



ISNART



UNIONCAMERE



LEGAMBIENTE

Viaggiare con la bici

La via italiana al cicloturismo **2024**

4° Rapporto sul Cicloturismo

Isnart - Legambiente



In collaborazione con



BIKENOMIST

*“La bicicletta è lo stile di vita di chi non divora ma gusta,
non tracanna ma sorseggia, non consuma ma utilizza,
non guarda ma vede dentro, non fugge ma si ferma [...].”*

Alberto Fiorin

Il presente Rapporto è stato redatto dal gruppo di lavoro dell'Area per la valorizzazione degli ecosistemi turistici e culturali di ISNART, composto da Leda Di Nuzzo, Daniela Liguori e Adriana Mari, coordinate da Antonella Fiorelli e Mariza Righetti, sotto la supervisione di Paolo Bulleri (Dirigente d'Area). Le elaborazioni statistiche sono state curate da Francesca Buttu, coordinatrice, e da Fabio Di Sebastiano (autore anche delle rielaborazioni utilizzando la metodologia di analisi della Location Intelligence).

Si ringraziano: Sebastiano Venneri di Legambiente per il confronto costante nella definizione dell'indice e dei contenuti del Rapporto; Alberto Bazzucchi per il contributo nella redazione del paragrafo su “i numeri del cicloturismo” in Italia; Paolo e Pinar Pinzuti di Bikenomist per l'indagine e la redazione del focus di approfondimento sulla domanda cicloamatoriale e cicloturistica italiana; Monica Price di BikesPlus e coordinatrice della rete d'impresa Activelitaly per l'indagine e la redazione del focus di approfondimento sulle Agenzie italiane ed estere specializzate in servizi e pacchetti d'offerta di turismo attivo e sportivo. Giuseppina Largoni di Isnart per il contributo all'editing finale.

Contributi iconografici: Canva

La riproduzione e/o diffusione parziale o totale di informazioni e dati contenuti nel presente Rapporto è consentita esclusivamente citando la seguente fonte:

“Viaggiare con la bici 2024: 4° Rapporto sul cicloturismo”, a cura di ISNART – Legambiente.

ISNART – Istituto Nazionale Ricerche Turistiche
Via Lucullo, 8 - 00187 Roma
06 2039891 - info@isnart.it - isnart@legalmail.it
www.isnart.it

Legambiente Nazionale APS - RETE ASSOCIATIVA - ETS
Via Salaria, 403 - 00199 Roma
06 862681 - legambiente@legambiente.it - legambiente@pec.legambiente.it
www.legambiente.it

Indice

Introduzione	1
Premessa metodologica.....	3
PARTE PRIMA.....	5
Capitolo 1 – Il cicloturista nel 2023.....	6
1.1 Presenze turistiche in Italia e impatto economico sul territorio.....	6
1.2 Identikit del cicloturista in Italia.....	10
Capitolo 2 – Una nuova metodologia di analisi: la <i>Location Intelligence</i> applicata al fenomeno del cicloturismo in Italia	17
2.1 Introduzione, aspetti definatori e premessa metodologica.....	17
2.2 Il cicloturismo nei comuni italiani	19
Capitolo 3 – La parola alle ciclovie: comportamenti turistici dei cicloturisti ed impatto economico del cicloturismo sui territori	23
3.1 I risultati delle interviste svolte ai turisti lungo le 8 ciclovie italiane	23
3.2 Costa dei Trabocchi, Abruzzo	24
3.3 Ciclovie dei Parchi, Calabria.....	27
3.4 La Via Silente nel Parco Nazionale del Cilento, Campania	31
3.5 La ciclovie della regione, Emilia-Romagna	34
3.6 EuroVelo 8 – VenTO, Piemonte.....	37
3.7 Ciclovie Adriatiche, Puglia	40
3.8 Ciclovie Assisi-Spoleto, Umbria	43
3.9 Ciclovie Garda – Venezia, Veneto.....	46
PARTE SECONDA	50
Capitolo 4 – I Focus di approfondimento	51
4.1 La domanda “esperta”	51
4.2 Il punto di vista degli operatori specializzati: indagine ai Tour operator del Turismo attivo	56
4.3 La Rete di Impresa ActiveItaly	59

Segue >>

Capitolo 5– Esempi virtuosi di <i>policy</i>, in Italia e all'estero	60
5.1 Il caso Francia: “ <i>Le Plan Vélo</i> ” e l’obiettivo di diventare la prima destinazione cicloturistica in Europa	60
5.2 Il Piano strategico del turismo 2023-2027: il cicloturismo come progetto di sviluppo per la destinazione Italia	63
5.3 Alcuni esempi di progettualità virtuose per la promozione del cicloturismo sui territori.....	66
5.3.1 Il Progetto UpSlowTour (Piemonte).....	66
5.3.2 La strategia integrata della Regione Veneto	67
5.3.3 Appennino Bike Tour (la Ciclovía dell’Appennino).....	69
5.3.4 Sicily Divide (Sicilia)	71
Capitolo 6 – Per una via italiana al cicloturismo.....	73
6.1 Un rinnovato tentativo di analisi SWOT del cicloturismo italiano	75
6.2 Un set di proposte per una politica nazionale e regionale a sostegno dell’offerta cicloturistica	78
RINGRAZIAMENTI.....	80

INTRODUZIONE

“Viaggiare con la bici 2024 – 4° Rapporto sul Cicloturismo”, frutto del partenariato tra ISNART- Istituto Nazionale Ricerche Turistiche e Legambiente, mira a valorizzare il valore sociale, culturale, ambientale ed economico del cicloturismo.

Quello che nel 2019 era un fenomeno emergente, oggi è voce “forte e chiara” dell’offerta turistica del Paese, che sta innescando un circuito virtuoso tra una domanda sempre più attenta, caratterizzata da interessi trasversali e una capacità di spesa medio-alta, e un’offerta di servizi che vanno specializzandosi, così da rendere il cicloturismo uno dei nuovi turismi di punta in ambito esperienziale ed emozionale.

Proprio consapevoli della crescente rilevanza economica del cicloturismo, ISNART ha inteso, con il Rapporto 2024, integrare e qualificare l’oramai tradizionale campionamento realizzato a livello nazionale nell’ambito dell’Osservatorio sull’Economia del Turismo delle Camere di Commercio, con un “carotaggio” ulteriore: oltre 2 mila interviste a cicloturisti, italiani e stranieri, lungo 8 ciclovie del Paese. Un’integrazione dell’analisi statistica che è stato reso possibile grazie al sostegno di ben 7 Unioni Regionali di Camere di Commercio, alle quali si è affiancato il GAL “Costa dei Trabocchi”, con cui da tempo si è instaurato un rapporto di collaborazione e fiducia reciproca.

L’edizione 2024 si è poi voluta aprire anche a due importanti collaborazioni esterne, quella con **Bikenomist**, società organizzatrice della Fiera del Cicloturismo di Bologna, con cui ISNART e Legambiente hanno recentemente siglato un Accordo di collaborazione, che ha contribuito alla raccolta e al commento dei dati di un’indagine campionaria rivolta alla domanda (nazionale) cicloamatoriale e cicloturistica esperta; e con la rete di impresa **ActiveItaly**, che ha consentito di approfondire come stia evolvendo l’offerta specializzata nel prodotto cicloturistico di un qualificato campione di agenzie e tour operator italiani e stranieri.

Senza voler dimenticare il “peso” dell’economia ruotante attorno alla filiera del bike in senso lato, eccellenza imprenditoriale e produttiva italiana che, grazie alle componenti di design ed innovazione tecnologica, si sta gradualmente spostando in una fascia alta di mercato, il presente Rapporto intende rinnovare l’attenzione sul profilo del cicloturista, un target a sé, diverso per natura e comportamenti nel pianificare e realizzare la propria vacanza in Italia e che merita un’offerta di servizi specifici e di qualità; un’unicità che funge da “biglietto da visita” di un fenomeno turistico che appare oramai “cresciuto”.

Loretta CREDARO

Stefano CIAFANI

Presidente ISNART

Presidente LEGAMBIENTE

PREMESSA METODOLOGICA

Per la stesura del Rapporto ci si è basati sui risultati delle indagini campionarie realizzate nell'ambito dell'Osservatorio sull'Economia del Turismo delle Camere di Commercio che monitorano la domanda turistica, sia a livello nazionale che con sovra-campionamenti a livello regionale.

Nel corso del 2023, sono state realizzate oltre **30 mila interviste a turisti italiani e stranieri** che hanno soggiornato per almeno due notti, presso strutture alberghiere, extra-alberghiere e abitazioni private italiane. L'indagine mira a conoscere le motivazioni alla base della scelta della destinazione, le attività svolte durante il soggiorno, i dati relativi al consumo dei turisti e la valutazione dell'esperienza di vacanza in Italia. Per l'analisi della spesa turistica e la quantificazione delle presenze cicloturistiche, il campione è stato costituito da **2800** soggetti che, come principale motivazione di vacanza e di attività svolte, hanno risposto *"l'andare in bicicletta"*.

Alla luce della crescita in atto del fenomeno cicloturistico, e della sua progressiva diffusione in tutto il Paese, si è ritenuto utile integrare il campionamento a livello nazionale, con un sovra-campionamento a livello regionale, selezionando 8 ciclovie in altrettante Regioni, lungo le quali sono stati intervistati complessivamente **2.600 turisti** (periodo di rilevazione: luglio-agosto 2023).

La domanda filtro utilizzata è stata *"Ha scelto questa destinazione per una vacanza con la bici?"*.

Le ciclovie sono state selezionate su indicazione della rete camerale a livello regionale, scegliendo tra quelle che si sono già affermate come attrattori di flussi turistici rilevanti nei rispettivi territori.

L'elenco dei ciclo-itinerari oggetto dei sovra-campionamenti, in ordine alfabetico per Regione, è il seguente:

- Abruzzo: Ciclovie Costa dei Trabocchi;
- Calabria: Ciclovie dei Parchi;
- Campania: Ciclo-itinerario "La Via Silente" nel Parco Nazionale del Cilento;
- Emilia-Romagna: Ciclovie della regione;
- Piemonte: Eurovelo/VenTO;
- Puglia: Ciclovie Adriatiche;
- Umbria: Ciclovie Assisi-Spoleto;
- Veneto: Ciclovie Garda-Venezia.

Le domande del questionario somministrato miravano a rilevare:

- le caratteristiche strutturali del turista (età, provenienza, sesso, titolo di studio e professione);
- i comportamenti turistici (tipologia di alloggio, organizzazione della vacanza, canali di comunicazione, attività svolte, grado di soddisfazione della vacanza);
- l'importo della spesa turistica a destinazione;

- il rapporto con la ciclovía (motivazioni iniziali di scelta, tipologia di bicicletta utilizzata, servizi *ad hoc* necessari, giudizio sulla disponibilità dei servizi, indicazione degli elementi da migliorare nell'offerta cicloturistica locale).

Il Rapporto è stato arricchito da un'analisi rivolta agli iscritti alla rivista specializzata online Bikeitalia, la cui testata è gestita da Bikenomist. Il questionario ha consentito di raccogliere le opinioni e le indicazioni di oltre **2.400 cicloamatori e cicloturisti praticanti**, informazioni legate all'utilizzo della bici nella vita quotidiana e in vacanza.

Infine, è stata realizzata un'indagine in partenariato con la rete d'impresa *ActiveItaly* sull'offerta organizzata di settore, intervistando un gruppo di agenzie di viaggio e tour operator specializzati nel segmento del turismo attivo, nelle sue diverse declinazioni. Il campione è stato di **34 operatori specializzati**, sia italiani che stranieri.



PARTE PRIMA
I numeri del cicloturismo

CAPITOLO 1 – IL CICLOTURISTA NEL 2023

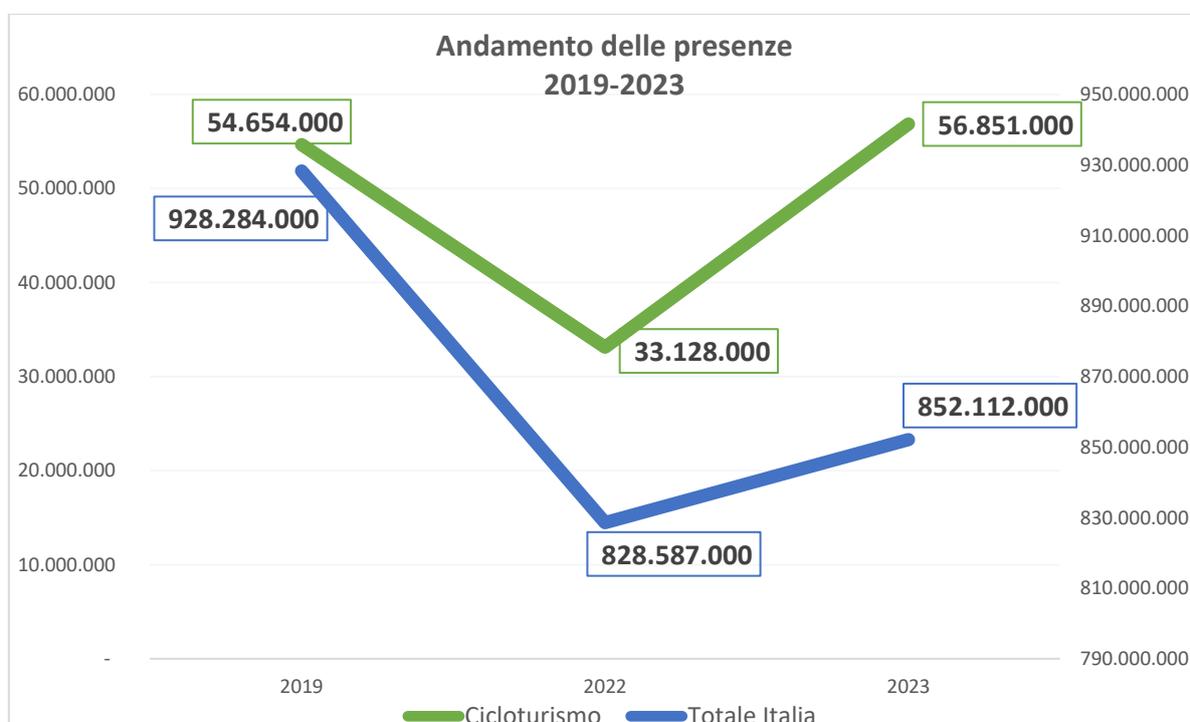
1.1 Presenze turistiche in Italia e impatto economico sul territorio

In uno scenario in cui la domanda turistica è sempre più caratterizzata dal desiderio di vivere momenti ed esperienze a forte impatto emotivo, il cicloturismo si caratterizza come uno dei segmenti a forte trend di crescita, nell'ambito del contesto più ampio del turismo attivo ed in *plein air*.

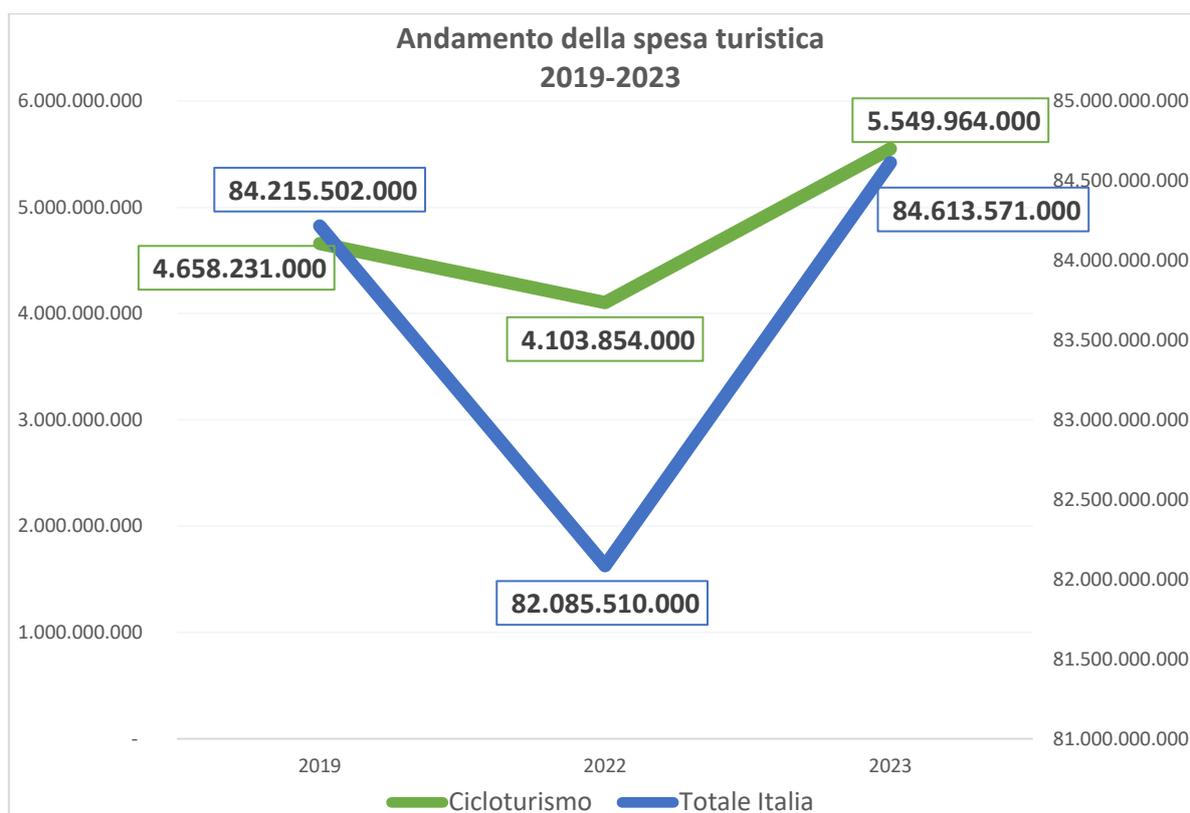
Come già sottolineato nelle precedenti edizioni del Rapporto, questa tendenza positiva, pur con gli inevitabili alti e bassi tipici di un fenomeno in consolidamento, ha trovato conferma negli ultimi anni. Dal lato della domanda, l'Osservatorio sull'Economia del Turismo delle Camere di Commercio restituisce la stima di **quasi 57 milioni di presenze cicloturistiche nel 2023**, il 6,7% delle presenze complessive registrate in Italia.

L'elemento che appare rilevante è quello che vede le presenze direttamente associabili alla fruizione cicloturistica non solo riallinearsi al dato pre-pandemico, fenomeno che si è registrato anche per gli altri prodotti turistici; bensì, crescere di un **ulteriore 4%** rispetto al dato 2019 (54 milioni di presenze), anno che, come ben sappiamo, ha rappresentato il picco del turismo italiano nell'ultimo decennio,

A livello economico, il cicloturismo non da oggi rappresenta una voce importante del fatturato turistico del nostro Paese, con un impatto economico diretto di spese stimabile in **oltre 5,5 miliardi di euro al 2023**, in crescita del 35% sul 2022 e del 19,1% sul 2019 (4,6 miliardi).



Fonte: Osservatorio sull'Economia del Turismo delle Camere di Commercio



Fonte: Osservatorio sull'Economia del Turismo delle Camere di Commercio

Parlando di valore, più precisamente di spesa turistica nella località di vacanza scelta, è da notare che **il cicloturista in Italia, nell'estate 2023¹, spende in media 95 euro al giorno per l'acquisto di beni e servizi**; un importo che per gli stranieri sale a 104,5 euro. Un dato che appare rilevante, se consideriamo che la spesa media giornaliera del totale dei turisti in visita nel nostro Paese è pari a 59,6 euro, il che connota questa tipologia di turismo ad elevata "appetibilità" per qualsiasi territorio e destinazione turistica.

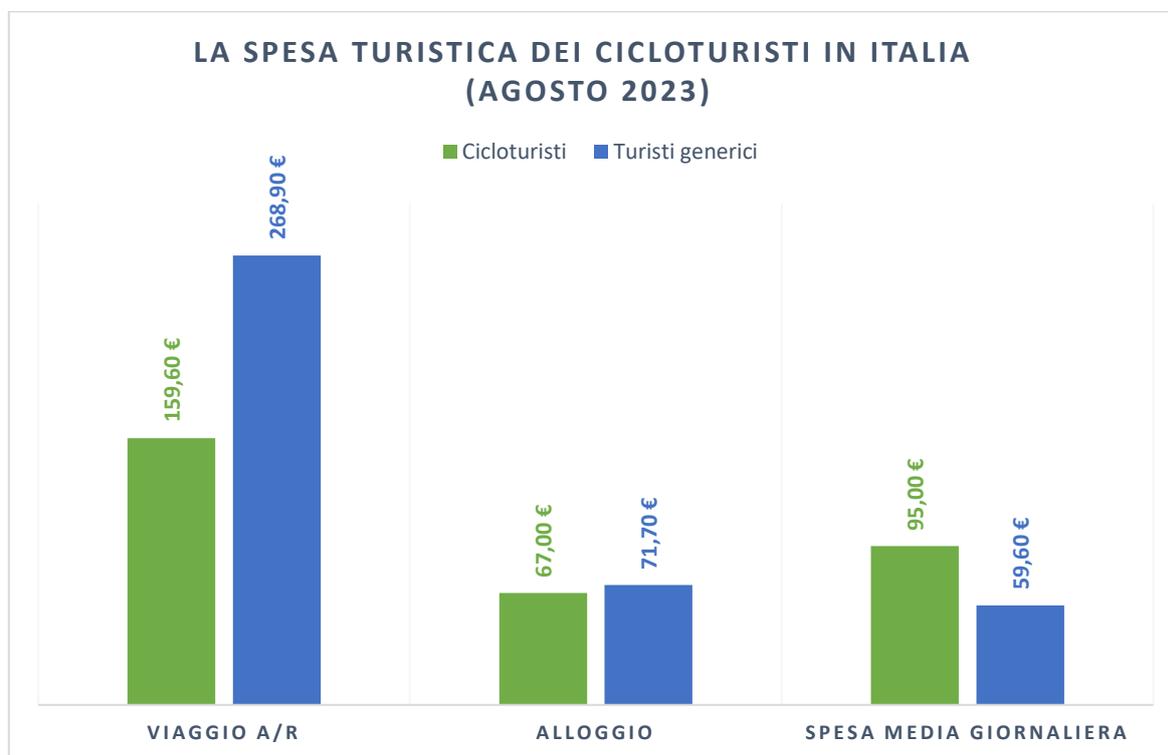
Il viaggio è, naturalmente, la voce più consistente nel budget dei cicloturisti intervistati, 159,6 euro in media; valore che risente dell'influenza dei flussi dall'estero, la cui spesa si attesta sui 267,7 euro a causa dei maggiori costi sostenuti per il trasporto e le relative attrezzature sportive.

Tuttavia, il cicloturista emerge come un target che ha associate buone possibilità economiche e, perciò, sensibile all'offerta quali-quantitativa del territorio.

Un profilo di utenza che evidenzia a priori un'esigenza strumentale e logistica speciale per ottimizzare l'esperienza di vacanza sul posto, con comportamenti di spesa per beni e servizi che appaiono coerenti con un approccio "tecnico": una forte propensione alla spesa pro-capite per **prodotti e servizi sportivi**.

¹ Fonte: Osservatorio sull'Economia del Turismo delle Camere di Commercio, ISNART

Nel dettaglio i cicloturisti spendono in media 36,5 euro per le attività, 28,7 euro per le attrezzature, 18,2 euro per l'abbigliamento.



Fonte: Osservatorio sull'Economia del Turismo delle Camere di Commercio

Una voce di spesa che si può considerare trasversale allo sport è **quella legata al concetto di wellness** che arricchisce il ventaglio di opportunità domanda-offerta del cicloturismo: **l'8% degli intervistati spende in media 32,2 euro in servizi benessere (sauna, bagno turco, ecc...)**.

Un invito a riflettere sul concetto più avanzato di *wellbeing* ossia equilibrio psico-fisico alla base dell'attività sportiva, nella logica del "recupero" fisiologico dopo le fatiche fisiche che apre le porte ad interessanti integrazioni nell'offerta di servizi e quindi di introiti.

Dall'analisi del comportamento di spesa del cicloturista, rispetto al turista "generalista", emerge poi una minore spesa per l'alloggio e la ristorazione, mentre si spende di più per **le voci "agroalimentare-prodotti enogastronomici locali" e "attività ricreative"**.

DISTRIBUZIONE DEI CONSUMI CICLOTURISTICI 2023 (valori in %)		
	Cicloturisti	Turisti totali
Strutture ricettive	33,8	38,0
Ristoranti, pizzerie	12,2	13,7
Bar, caffè, pasticcerie	4,4	4,3
Totale alloggio e ristorazione	50,4	56,0
Agroalimentare, prodotti enogastronomici locali	14,6	8,4
Abbigliamento e calzature	7,9	8,5
Altre industrie manifatturiere	6,1	8,9
Trasporti	3,0	3,3
Giornali, guide editoria	3,0	1,6
Attività ricreative, culturali, intrattenimento	15,0	13,3
TOTALE	100	100

Fonte: Osservatorio sull'Economia del Turismo delle Camere di Commercio

Nel **confronto temporale** con il **periodo pre-pandemico** aumenta la spesa del cicloturista per i prodotti “cultura” come le **attività ricreative** e **biglietti/card, musei e monumenti**; dati che sottolineano il margine di vantaggio che le destinazioni multiprodotto possono ottenere, grazie a prodotti e servizi integrati per questo cluster.

Un nuovo segmento di utenza che apre a nuove opportunità di mercato, che tendono a stabilizzarsi nel tempo, anche perché perfettamente in linea con le nuove tendenze che vanno tutte nella direzione della ricerca di una maggiore sostenibilità ambientale e sociale della fruizione turistica dei territori, in cui la relazione tra i visitatori e le comunità locali assume un profilo più diretto e meno impattante.

1.2 Identikit del cicloturista in Italia

I dati dell'Osservatorio sull'Economia del Turismo delle Camere di Commercio restituiscono il profilo ben definito della domanda: **il cicloturista in Italia, nell'estate 2023, è di poco, in prevalenza, maschile, soprattutto giovane**: nel dettaglio, il 47% è *Millennial*², con una crescita per questo cluster di 10 p.p. rispetto all'anno precedente, l'11,2% è *Centennial*³; **una quota, quella young, nel complesso più marcata di quella che caratterizza il totale dei turisti in Italia (+4,1 p.p.)**, ovvero coloro che non sono mossi da un'attiva motivazione sportiva di vacanza.

Fonte: Osservatorio sull'Economia del Turismo delle Camere di Commercio

LE GENERAZIONI DI TURISTI IN ITALIA (% - AGOSTO 2023)

■ Baby Boomers ■ Generazione X ■ Generazione Y ■ Generazione Z ■ Senior



Con un livello di istruzione medio-alto, **svolge una professione (86%; +7,5 p.p. sul totale turisti)** e dichiara un reddito tendenzialmente medio (52%) superiore di 10 punti percentuali rispetto alla rilevazione del 2022, o addirittura medio-alto per il 24%, il che lo rende un *target* economicamente interessante.

Anche per la componente straniera vi è una prevalenza di Millennials (52%) e Centennials (14%); con una quota maggiore di laureati (37,2%) e una situazione economica medio-alta (25,4%) o alta (14%). È importante tener presente, che per attrarre il turismo di alta fascia è indispensabile: intercettare le preferenze del singolo per offrire un servizio di alto livello procurando contenuti emozionali e un'esperienza indimenticabile.

² Coloro che sono nati tra il 1981 ed il 1995 (Generazione Y).

³ Nati dopo il 1995 (Gen. Z).

Il cicloturista in Italia viaggia in compagnia: del proprio partner (41%), della famiglia (26,7%) o degli amici (17%); da notare, però, un 12,4% che viaggia in solitaria.

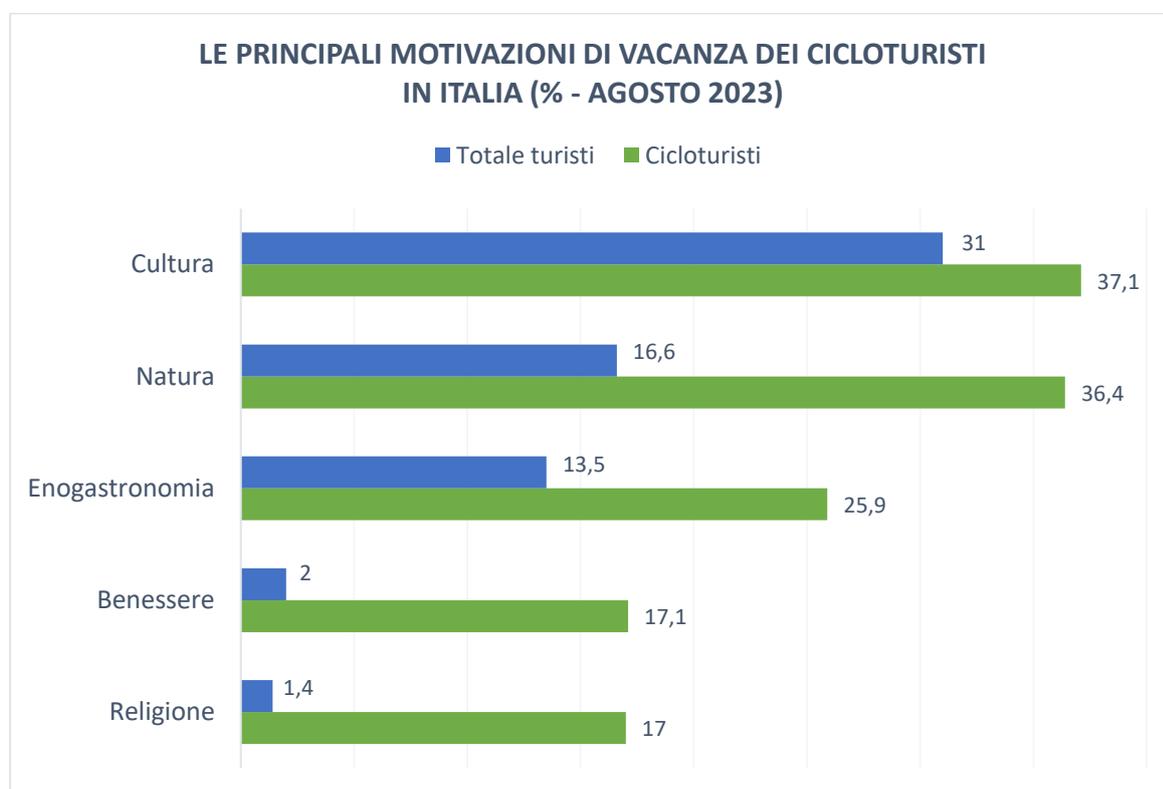
La bicicletta non è da intendersi, in tal senso, come un mero mezzo per tenersi in forma e basta ma, pensando al concetto di *slow tourism*, un modo congeniale per spostarsi sul territorio e vivere un'emozione lungo percorsi suggestivi, in compagnia delle persone care o in piena comunione con se stessi.

La bici permette allo sportivo di scegliere dove andare e cosa fare in autonomia, passando facilmente "da un turismo all'altro" e vivendo una vacanza trasversalmente ricca e soddisfacente.

Chi viaggia in Italia "su due ruote" è interessato al patrimonio artistico-monumentale (37,1%) e a quello naturalistico (36,4%), spesso in un unico contesto ambientale godibile attraverso strategici percorsi ciclabili; l'enogastronomia tipica locale funge da "collante tra turisti" (26%).

Come si evince dal grafico riportato di seguito, il cicloturista mostra una propensione alla trasversalità di interessi e motivazioni più accentuata rispetto al turista che visita l'Italia.

Infine, merita evidenziare come il cicloturismo appaia associabile anche all'aspetto religioso del patrimonio culturale (17%) in un interessante connubio tra il benessere fisico derivante dalla pratica sportiva e quello spirituale.



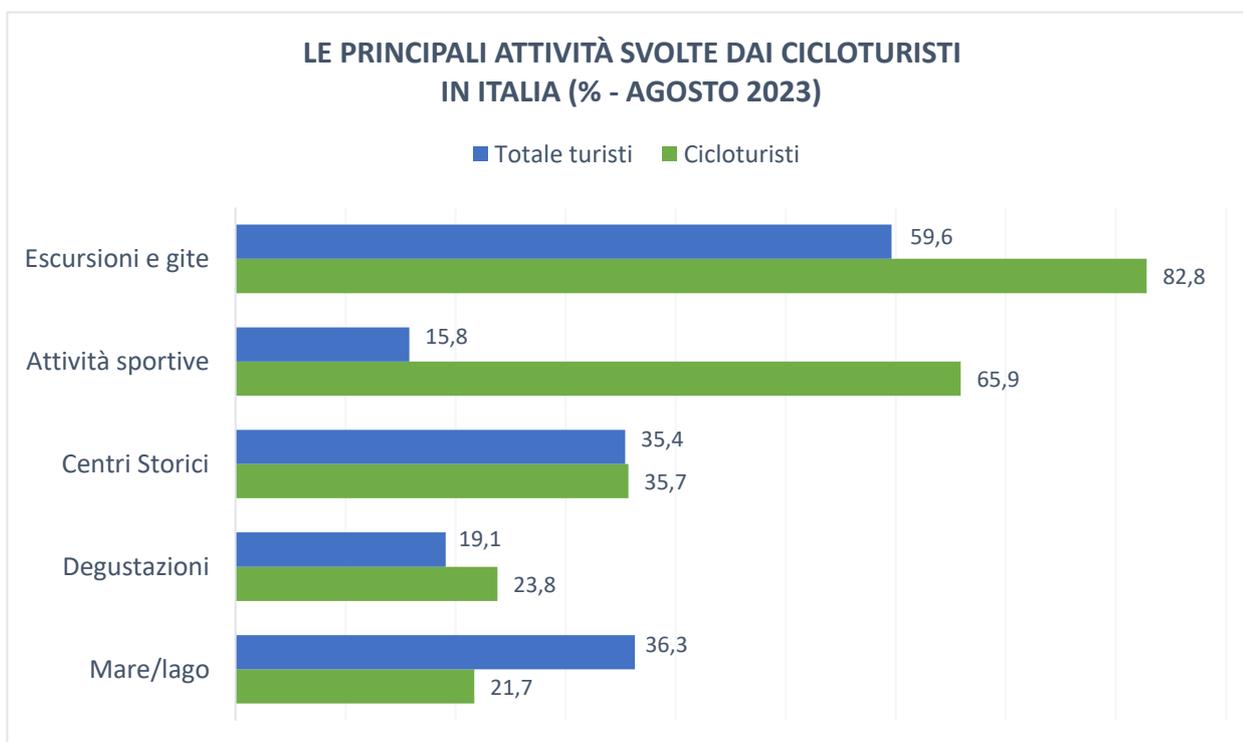
Fonte: Osservatorio sull'Economia del Turismo delle Camere di Commercio

Una volta a destinazione tra le attività svolte: **escursioni e gite (83%; +23,2 p.p. rispetto al totale turisti) in bici, anche magari lungo ciclabili litoranee (22%), e abbinandovi spesso altre attività sportive (66%)** tra cui il trekking; scelta ancora più marcata se si guarda ai flussi turistici dall'estero (69,2%). Seguono le visite ai Centri Storici (36%) e le degustazioni di prodotti tipici locali (24%).

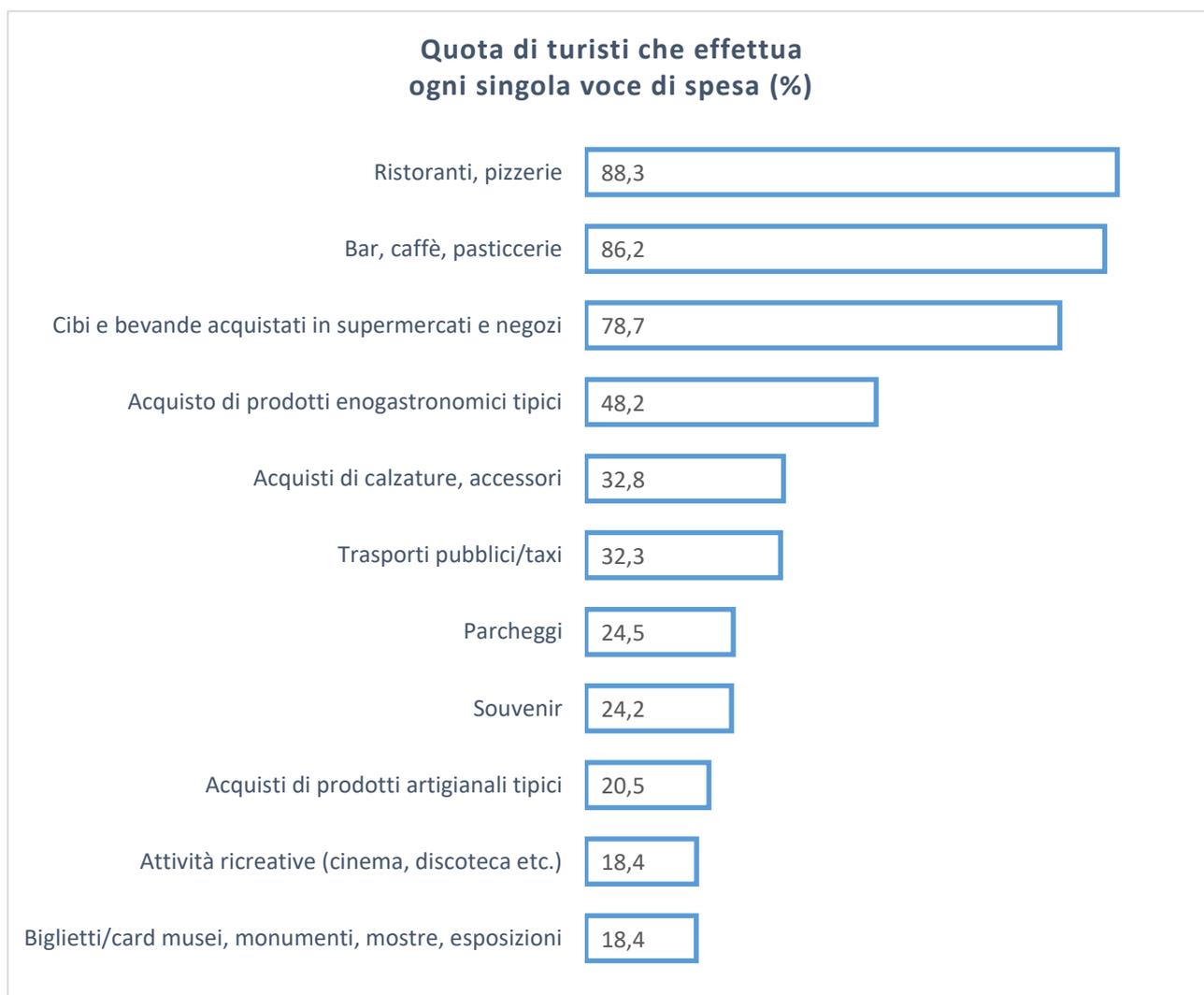
Se da un lato c'è una conferma del fatto che le esperienze enogastronomiche, richiedendo un ruolo più attivo all'individuo, determinino associazioni maggiormente positive, dall'altro fa riflettere su come l'offerta turistica possa e debba essere potenziata in chiave esperienziale, senza limitarsi alla sola e tradizionale visita a monumenti e musei, andando invece a sviluppare un'offerta diversificata di tour ed *activities*, che facciano leva sulla partecipazione attiva. La domanda di servizi di *bike tourism* è fortemente correlata alla crescita di forme contemporanee di turismo culturale, spesso lontane dai luoghi "noti". Ed è adatta anche ad una modalità di vacanza frammentata, sporadica, attenta ai costi che può agire come uno strumento per ampliare e arricchire diversi tipi di esperienza turistica.

Il fatto che il 16% del totale dei turisti pratici sport una volta a destinazione suggerisce spazi di "domanda latente" per il cicloturismo, ben oltre i soli "cultori" della bici. La quota di "nuovi cicloturisti" potrebbe aumentare ulteriormente, ad esempio, se si riuscisse a raggiungere i vacanzieri interessati al turismo balneare (36,3%), sfruttando strategicamente la presenza di ciclabili sul lungomare.

Fonte: Osservatorio sull'Economia del Turismo delle Camere di Commercio



Trova conferma, anzi va incrementandosi, la tendenza mostrata dai cicloturisti in Italia a pernottare mediamente più a lungo del totale turisti: il 60% soggiorna tra le 7 e le 13 notti, il 15% supera le due settimane fino al mese intero; mentre la permanenza media si attesta sulle 8,3 notti (a fronte delle 7,6 del totale turisti). Quasi 4 cicloturisti su 10 (36%) scelgono di pernottare in hotel – il 39% nei 3 stelle, il 37,4% nei 4 stelle – mentre il 19,4% opta per i B&B.



Fonte: Osservatorio sull'Economia del Turismo delle Camere di Commercio

Nel complesso, il giudizio del cicloturista sulla vacanza trascorsa in Italia è buono: 8,1 su 10. Tra gli aspetti più apprezzati, spiccano: l'enogastronomia e la cortesia e ospitalità, mentre esistono margini di miglioramento rispetto al giudizio sull'efficienza dei trasporti locali, sull'offerta d'intrattenimento, ma anche sull'organizzazione territoriale.

L'enogastronomia, per sua natura più diretta e totalizzante, può ed è in questo momento un elemento caratterizzante dell'offerta, che aiuta il visitatore a immergersi nell'esperienza e nel contesto territoriale vissuto.

Un feedback che appare nel complesso molto positivo, considerando come l'Italia si sia mossa con un certo ritardo rispetto ad altre realtà europee e di come l'offerta italiana sia ancora caratterizzata da una certa disomogeneità tra regioni e territori.

Tra i canali di comunicazione, utilizzati per la scelta del soggiorno, è **Internet a giocare un ruolo fondamentale**, influenzando quasi 6 cicloturisti su 10 (+9 p.p. sul totale turisti); il 56,4% attinge informazioni su internet o tramite i social network e guardando al dettaglio flussi, emerge un ricorso più frequente al web da parte dei turisti stranieri (61%). Ne deriva il profilo di un turista attivo e consapevole, che sa ciò che vuole e dove cercarlo, preparando e programmando per tempo la propria vacanza in Italia. Il 32%, invece, si affida al suggerimento della propria rete di amici e conoscenti. La crescente digitalizzazione del cicloturista è imputabile, anche, da un lato, alla predominanza dei flussi generazionali *young* e, dall'altro, alla maggiore complessità tecnico-logistica della vacanza (attrezzature, trasporti, alloggi), che spinge i turisti a organizzare il tutto nei minimi dettagli prima ancora di partire.

Non sorprende che la quota dei *repeater* italiani sia pari al 25%, potendo questi tornare più facilmente poiché geograficamente più vicini; ma estremamente interessante è che **il 22% dei cicloturisti stranieri siano repeater**, ovvero disposti a ritornare in Italia a seguito di un'esperienza piacevole, dimostrando una propensione a lasciarsi fidelizzare su cui certamente merita puntare.

A differenza del totale dei turisti, il cicloturista tende a lasciare recensioni online più facilmente della propria vacanza trascorsa: 6 su 10 dichiarano di averlo fatto o di essere comunque propensi a farlo di ritorno a casa.

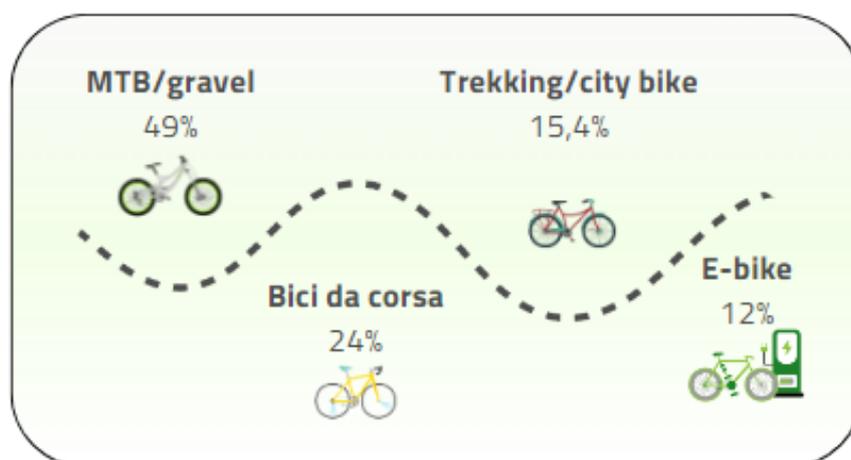
I Social sono il canale più utilizzato, soprattutto TripAdvisor (42%), Facebook (33,2%) e Instagram (22%); un'esperienza turistica raccontata e, quindi, condivisa con la propria community attraverso un post o anche soltanto una foto rievocativa.

Esaminando più da vicino i dati dell'Osservatorio, emergono altri elementi interessanti.

Il 33% afferma di aver scelto una specifica ciclovia poiché ben mantenuta, dato che ci ricorda l'importanza della corretta programmazione e gestione dei lavori di manutenzione delle ciclovie stesse; il 26,2% opta per un percorso immerso in un contesto ambientale suggestivo in linea con l'interesse per cultura e natura, entrambi godibili in bicicletta proprio grazie a strategici percorsi cicloturistici; il 22,4% dichiara di aver scelto la destinazione attratto da una nuova ciclovia, segnale di un'utenza appassionata, che si informa e che sa apprezzare le novità (e quindi gli investimenti) nell'offerta infrastrutturale dedicata.

Per quanto riguarda la tipologia di mezzo scelto, quasi la metà degli intervistati (49%) ha optato per MTB/gravel, il 24% ha preferito la bici da corsa, il 15,4% la trekking/city bike ed il 12% ha optato per l'e-bike, che consente di ampliare la quota di domanda cicloturistica, avvicinando una fascia di utenza non necessariamente attiva a livello sportivo.

Le biciclette più utilizzate dai cicloturisti in Italia, per tipologia



Andando poi a considerare i servizi cicloturistici necessari secondo gli intervistati, questi sono risultati, in ordine di importanza:

basilari/primari

- punti di rifornimento acqua (47,4%);
- punti di ristoro e riposo (46%);
- punti di primo soccorso (42%).

informativi

- segnaletica dedicata (36,1%);
- punti informativi (35,1%);
- mappe (35%).

tecnici

- noleggio bici (38,3%);
- rimessaggio bici sicuro (34,4%);
- ciclofficine (34%).

Nel complesso, oltre 8 cicloturisti su 10 hanno reputato sufficienti, se non addirittura ottimi, tutti i servizi messi a disposizione sul territorio. Da non trascurare, tuttavia, un 13% che ha segnalato la scarsità/assenza di servizi informativi e tecnici; per quanto riguarda quelli primari, un 20% ha lamentato la scarsità/assenza di punti di rifornimento acqua lungo i percorsi; il 37% dei cicloturisti ha consigliato di aumentare la dotazione di punti di ristoro e riposo; il 16% riterrebbe utile incrementare

e migliorare i percorsi ciclabili; infine, il 9% gradirebbe informazioni più accurate lungo l'itinerario, fornite da personale esperto e con competenze ad hoc.

Come più volte sottolineato, la domanda cicloturistica ha esigenze particolari che rendono necessaria una progettazione e programmazione dei servizi sui territori e dei relativi investimenti, tanto in termini infrastrutturali che di offerta, che devono vedere il coinvolgimento di professionalità esperte di questa particolare nicchia di mercato.

CAPITOLO 2 – UNA NUOVA METODOLOGIA DI ANALISI: LA *LOCATION INTELLIGENCE* APPLICATA AL FENOMENO DEL CICLOTURISMO IN ITALIA

2.1 Introduzione, aspetti definitori e premessa metodologica

L'ISNART si è recentemente dotata di nuovi strumenti per l'osservazione dei fenomeni turistici, utilizzando forme innovative di rilevazione e analisi dei dati calati sul territorio. In questo capitolo si esaminano i risultati scaturiti da uno studio del settore turistico condotto attraverso uno di questi strumenti: la *Location Intelligence*.

Questa nuova metodologia di analisi si basa sulla rilevazione ottenuta mediante il tracciamento degli utenti che, a destinazione, utilizzano servizi via mobile (acquisti di beni e servizi, download di informazioni, installazione di app, ricerche on line, ecc.), generando un insieme di big data che vengono analizzati ed organizzati secondo criteri spaziali e cronologici.

L'elaborazione di questa enorme mole di dati complessi e georeferenziati consente di stratificare per sesso, fascia d'età e provenienza geografica l'informazione statistica, mentre la natura e le modalità di utilizzo delle app e delle ricerche online delineano interessi, preferenze e abitudini che definiscono cluster comportamentali e di interesse turistico: enogastronomico, green, spirituale, culturale, familiare, business, sportivo e cicloturistico.

La clusterizzazione dei turisti, secondo elementi quali sesso, età, provenienza ed interesse prevalente, delinea specifici target turistici, letti nei comportamenti geolocalizzati con dettaglio comunale, fornendo informazioni strategiche per la programmazione dell'offerta turistica e delle iniziative di promozione turistica sui territori.

L'analisi qui presentata si focalizza sul cluster cicloturistico, con dati di traffico e navigazione raccolti nei mesi di luglio ed agosto 2023, analizzati con una geolocalizzazione che ha coinvolto oltre mille Comuni ad alta vocazione turistica sull'intero territorio nazionale.

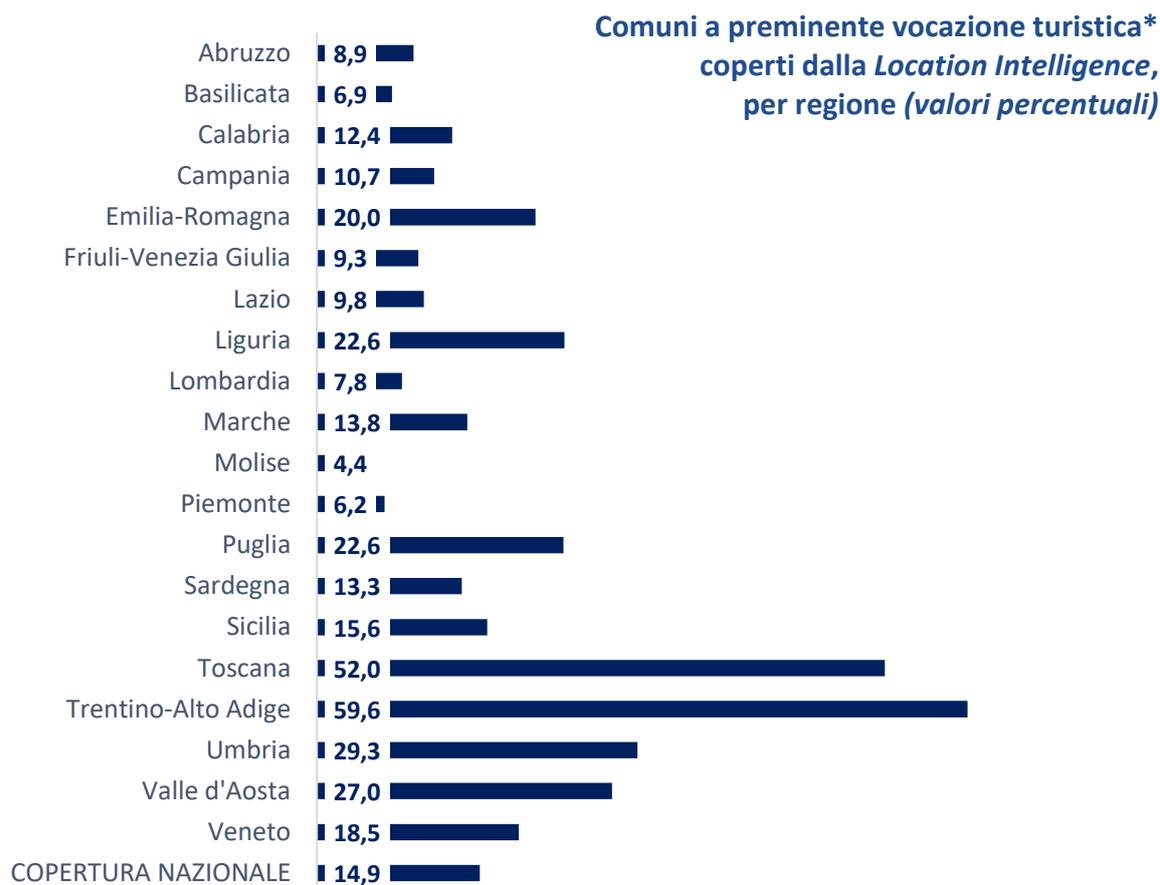
Se l'indagine campionaria classica ci ha permesso di indagare e ricostruire i comportamenti, le motivazioni ed il grado di soddisfazione del cicloturista ex post, la *Location Intelligence* ha una caratterizzazione di analisi ex ante che mira a far emergere un'utenza potenziale, verso cui predisporre un'offerta adeguata, incrociando profili turistici che presentano una maggior probabilità di scegliere quel dato territorio.

In particolare, la fotografia dell'utenza che emerge dalle analisi di *Location Intelligence*, combinando interessi, preferenze e abitudini personali del turista, rispetto al posizionamento di mercato di quel

territorio e/o destinazione da lui scelta, fornisce elementi strategici per quanti sono chiamati a disegnare le politiche di sviluppo turistico locale.

Nel farlo, i dati della Location Intelligence presentano alcuni indubbi vantaggi:

- integrano e danno **maggior copertura** ai dati frutto delle indagini campionarie;
- si caratterizzano per una **maggior tempestività** e un **maggior livello di dettaglio territoriale** rispetto a quelli di fonti ufficiali, mantenendo peraltro una correlazione con il dato ISTAT provinciale relativo agli arrivi (2022) superiore al 98%.



Fonte: rielaborazione ISNART su dati su dati Location Intelligence IOL

* Le presenze dei comuni a preminente vocazione turistica costituiscono, in media, circa il 93% delle presenze totali; di seguito l'articolazione per regione:

ABR: 88,6; **BAS:** 86,1; **CAL:** 86,2; **CAM:** 92,9; **E-R:** 94,6; **FVG:** 86,7; **LAZ:** 97,7; **LIG:** 94; **LOM:** 84,4; **MAR:** 88,6; **MOL:** 68,8; **PIE:** 79,7; **PUG:** 92,5; **SAR:** 95,8; **SIC:** 91,5; **TAA:** 96,6; **TOS:** 96,1; **UMB:** 86,6; **VDA:** 85,2; **VEN:** 95,4.

2.2 Il cicloturismo nei comuni italiani

In primo luogo, è stata effettuata un'analisi territoriale "classica", effettuata sulla base dei confini amministrativi (segnatamente: comunali e regionali). Il livello di dettaglio dei dati rilevati attraverso la *Location Intelligence* permette, infatti, di ottenere una graduatoria comunale per ciascun cluster comportamentale. In particolare, nell'ambito dei turisti con propensione cicloturistica, viene individuato, per ciascuna regione, il **comune** dove essi sono stati **maggiormente rilevati** nel periodo di riferimento.

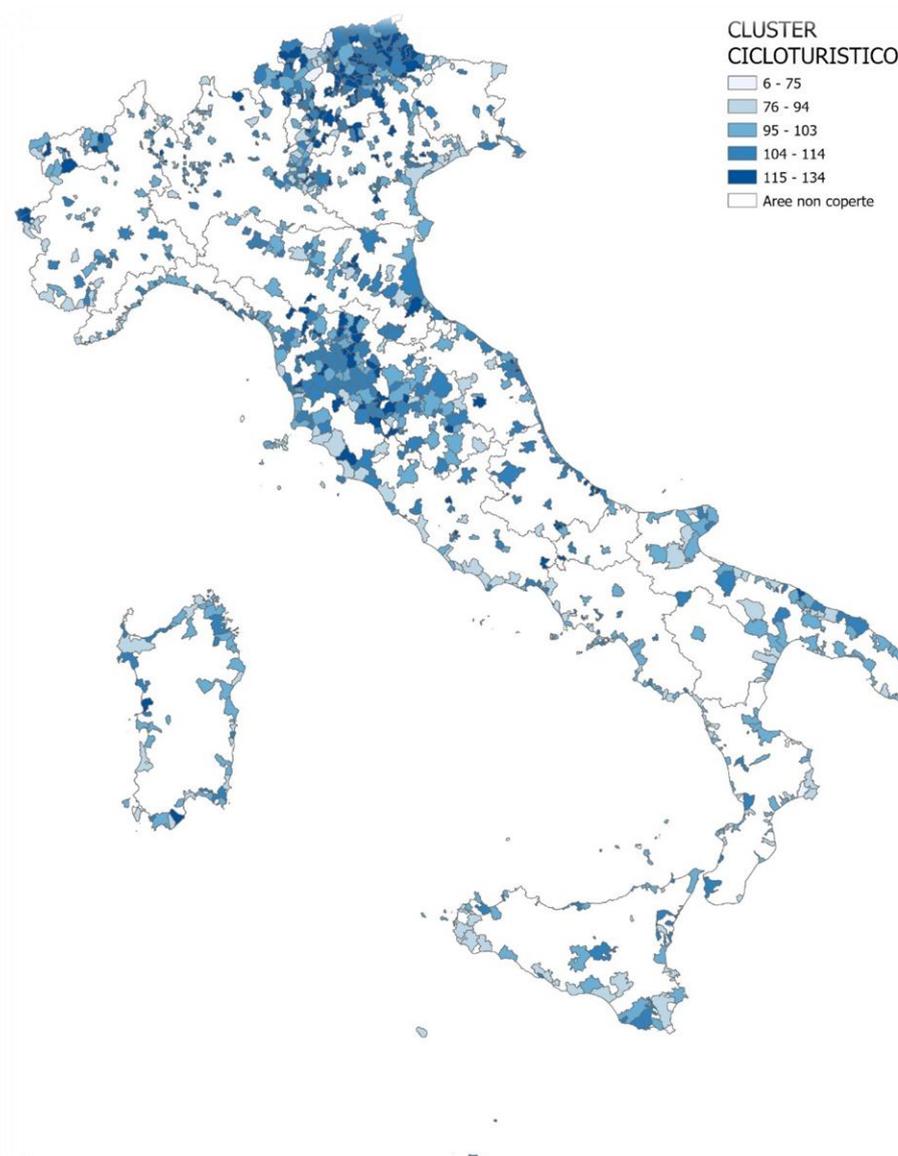
<i>Cluster comportamentale cicloturistico</i>	
Regione	Comune, provincia e posizione
<i>Abruzzo</i>	Rocca San Giovanni (Chieti - 7° posto)
<i>Basilicata</i>	Melfi (Potenza - 374° posto)
<i>Calabria</i>	Reggio Di Calabria (Reggio di Calabria - 324° posto)
<i>Campania</i>	Vibonati (Salerno - 159° posto)
<i>Emilia-Romagna</i>	Riccione (Rimini - 10° posto)
<i>Friuli-Venezia Giulia</i>	Arta Terme (Udine - 189° posto)
<i>Lazio</i>	Frascati (Roma - 65° posto)
<i>Liguria</i>	Portofino (Genova - 36° posto)
<i>Lombardia</i>	Temù (Brescia - 1° posto)
<i>Marche</i>	Camerino (Macerata - 30° posto)
<i>Molise</i>	Pozzilli (Isernia - 60° posto)
<i>Piemonte</i>	Oulx (Torino - 29° posto)
<i>Puglia</i>	Polignano A Mare (Bari - 150° posto)
<i>Sardegna</i>	Cuglieri (Oristano - 87° posto)
<i>Sicilia</i>	Enna (Enna - 260° posto)
<i>Toscana</i>	Abetone (Pistoia - 19° posto)
<i>Trentino-Alto Adige</i>	Dobbiaco (Bolzano - 2° posto)
<i>Umbria</i>	Tuoro Sul Trasimeno (Perugia - 3° posto)
<i>Valle d'Aosta</i>	Aosta (Aosta - 14° posto)
<i>Veneto</i>	San Vito Di Cadore (Belluno - 13° posto)

Primi comuni, provincia di riferimento e relativa posizione occupata nella graduatoria nazionale del cluster comportamentale cicloturistico, per regione - Rilevazioni estate 2023.

Fonte: Elaborazioni ISNART su dati Location Intelligence IOL

La prima posizione è occupata dal comune di **Temù (BS)** in **Lombardia**, seguito da **Dobbiaco (BZ)** in **Trentino-Alto Adige** e **Tuoro sul Trasimeno (PG)** in **Umbria**. Primo comune del Lazio è **Frascati** (al 65° posto nella classifica nazionale).

La mappa comunale mostra l'articolazione dei territori coperti dalla rilevazione in **cinque fasce**, ottenute sulla base dei valori del numero indice cicloturistico assunti da ciascun comune:



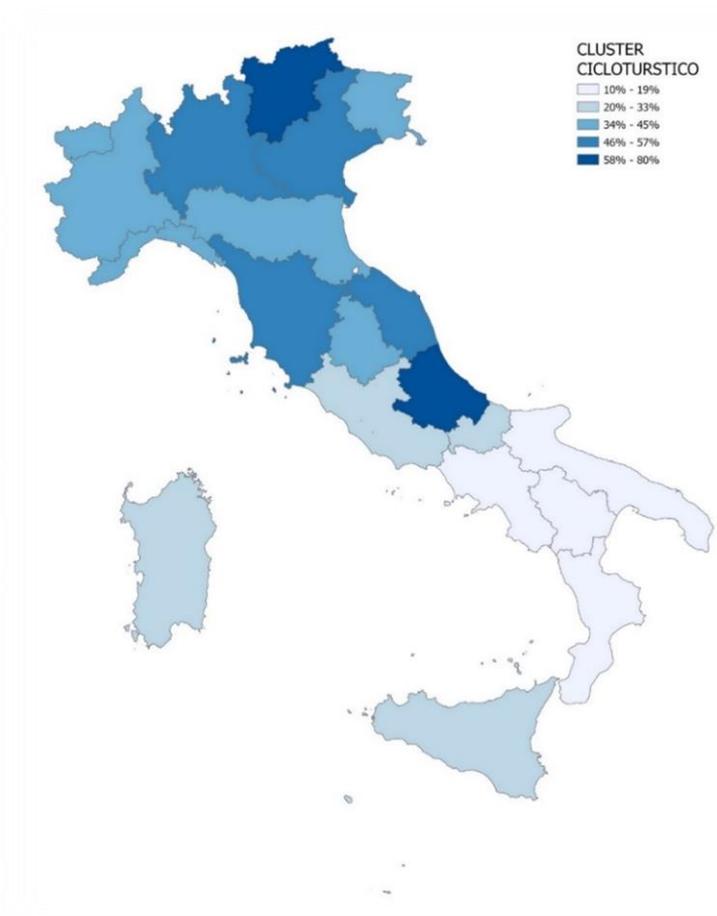
Suddivisione in classi (ottenuta mediante il metodo di ottimizzazione di Jenks, che minimizza la varianza all'interno delle classi e massimizza quella tra classi) dell'indice comportamentale relativo al cluster cicloturistico, per comune
Rilevazioni estate 2023

Fonte: Elaborazioni ISNART su dati Location Intelligence IOL

Tra i comuni aventi colorazione più intensa (cui corrispondono valori massimi dell'indicatore) ne emergono diversi del **Trentino-Alto Adige**, della **Lombardia**, dell'**Emilia-Romagna** e dell'**Abruzzo** (che pur sconta una copertura al di sotto di quella media nazionale). Forte concentrazione in **Valle d'Aosta** e **Toscana**. Tra i comuni meno performanti in questo senso troviamo quelli di regioni del Mezzogiorno quali **Basilicata**, **Calabria** e **Sicilia**, e una del Nord-Est: il **Friuli-Venezia Giulia**.

La suddivisione in classi dei comuni sulla base dei rispettivi valori assunti dai diversi indicatori consente di effettuare **confronti** tra entità territoriali diverse (e non necessariamente coincidenti con le amministrative) da quelle comunali, mediante la quota di comuni di fascia alta o altissima presente, ad esempio, in ciascuna regione.

**Incidenza dei comuni appartenenti alle fasce "Alta" e "Altissima" sul totale dei comuni coperti, con riferimento all'indicatore comportamentale cicloturistico, per regione
Rilevazioni estate 2023**

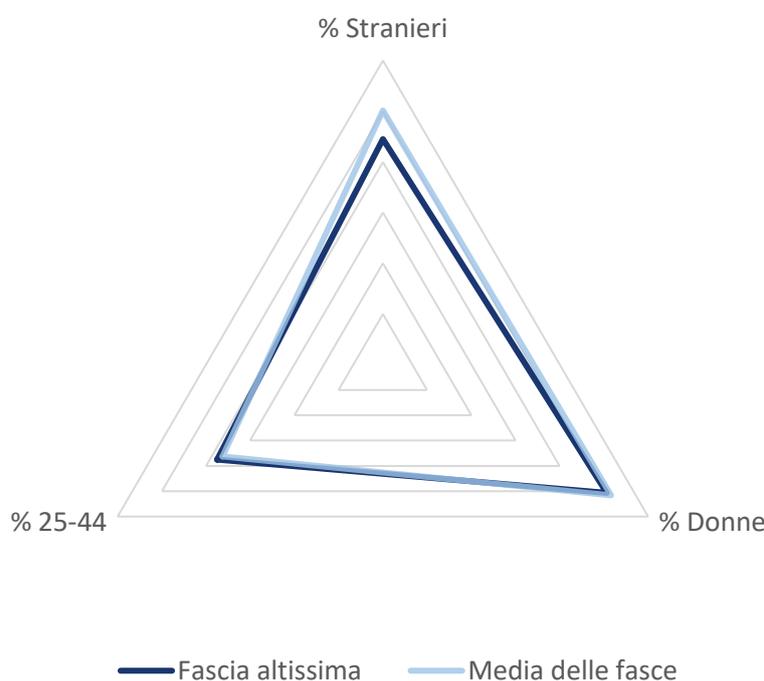


Fonte: Elaborazioni ISNART su dati Location Intelligence IOL

In questo modo, come si evince dal dato regionale abruzzese, viene inoltre superato l'effetto **"copertura"** anche se, in generale, non è mai opportuno trascurare completamente il riferimento ai valori assoluti sottostanti le incidenze percentuali.

Abbiamo poi voluto indagare se l'appartenenza di un comune a una data fascia di indicatore comportamentale costituisse una discriminante in riferimento a determinate caratteristiche (cittadinanza, età e sesso), rispetto ai dati rilevati nel territorio nazionale. Questo vale soprattutto quando l'analisi viene calata su specifiche realtà territoriali; Regioni, destinazioni, aree o cluster comunali particolari.

Caratteristiche dei turisti rilevati nei comuni ad altissima propensione cicloturistica a confronto con la media nazionale



Fonte: Elaborazioni ISNART su dati Location Intelligence IOL

Emerge come le differenze tra le incidenze percentuali riscontrate nei comuni ad altissima propensione cicloturistica e la media dei comuni italiani coperti dalla rilevazione, risultino significative nel caso dell'utenza cicloturistica straniera, che ha un peso di sei punti percentuali inferiore. Tale dato segnala, a nostro parere, come il prodotto cicloturistico italiano presenti ancora ampi margini di ulteriore sviluppo sui mercati internazionali.

Appaiono, invece, meno accentuate le distanze rispetto ai valori della media nazionale in termini di età e genere: nei comuni ad altissima propensione cicloturistica, i turisti appartenenti alla fascia di età compresa tra i **25 e i 44 anni** hanno un'incidenza sul totale di un punto percentuale superiore; mentre le **donne** lo hanno di un punto percentuale inferiore.

CAPITOLO 3 – LA PAROLA ALLE CICLOVIE: COMPORTAMENTI TURISTICI DEI CICLOTURISTI ED IMPATTO ECONOMICO DEL CICLOTURISMO SUI TERRITORI

3.1 I risultati delle interviste svolte ai turisti lungo le 8 ciclovie italiane

Questa parte del Rapporto “indaga più a fondo” l’utenza cicloturistica, approcciata nel momento stesso in cui stava vivendo l’esperienza di viaggio in bicicletta, attraverso interviste ad hoc svolte quest’estate lungo 8 importanti ciclovie nazionali. In aggiunta, ove rilevanti, l’analisi viene arricchita del confronto con i dati emersi dal campionamento di livello nazionale nonché con il totale dei turisti nella regione di pertinenza della ciclovia.

Al fine di rendere più interessante e anche visivamente accattivante la rielaborazione degli esiti delle interviste raccolte lungo le 8 ciclovie, sono state realizzate delle infografiche ad hoc (in calce), articolate attorno ai seguenti aspetti statisticamente di rilievo:

- appartenenza generazionale;
- situazione economica;
- motivazioni di vacanza;
- attività svolte a destinazione;
- spesa turistica a destinazione;
- approccio alle recensioni online.

L’ordine delle infografiche segue lo stesso delle ciclovie in premessa: Costa dei Trabocchi, Ciclovia dei Parchi, la Cia Silente, Ciclovia della regione, Eurovelo/VenTO, Adriatica sezione Puglia, Assisi-Spoleto, Garda-Venezia.

3.2 Costa dei Trabocchi, Abruzzo



(Fonte immagine: <https://ecologico.altervista.org/la-via-verde-abruzzese-o-ciclabile-dei-trabocchi/>)

La Rete Ciclabile dei Trabocchi conta su 263 chilometri di strade interpoderali, comunali e provinciali censiti e ben 12 i percorsi ciclabili segnalati che permettono di collegare la Via Verde con i principali attrattori culturali, ambientali ed enogastronomici dell'entroterra collinare abruzzese.

Nata riadattando il tracciato di una vecchia ferrovia dismessa lungo la Costa teatina, sulla base di uno specifico progetto di studio del territorio, il quale ha visto, da un lato, l'individuazione delle tappe da non perdere e, dall'altro, le indicazioni tecniche su distanze e grado di difficoltà. La rete ciclabile dei Trabocchi è stata pensata per consentire di raggiungere borghi dell'immediato entroterra su due ruote, scoprendo l'Abruzzo autentico e inaspettato, quello che vanta borghi, vigneti, uliveti e riserve naturali.

Ma la Rete Ciclabile dei Trabocchi è divenuta negli anni anche un contenitore di esperienze di fruizione delle diverse anime del territorio, dove la ciclovie è, da un lato, "attrattore" di flussi turistici nuovi e, dall'altro, un abilitatore-connettore per una vera e propria strategia di trasformazione cicloturistica del territorio. Infrastruttura fisica che offre ai turisti in bicicletta l'opportunità di visitare e gustare il territorio su oltre 250 km di percorsi; inoltre, un ecosistema digitale per il turismo, un luogo virtuale di

condivisione di immagini, storie, informazioni e indicazioni sviluppato grazie al partenariato tra attori pubblici – Regione, Provincia, Camera di Commercio di Chieti-Pescara – e privati.

Una strategia di sviluppo promozionale di lungo periodo, guidata dal GAL “Costa dei Trabocchi” e culminata con la crono di avvio del Giro d’Italia 2023, il coinvolgimento costante delle imprese e della società civile sul territorio, un forte commitment e investimento degli Enti locali, un disegno chiaro di interconnessioni intermodali per una mobilità sostenibile che vedono l’uso combinato di treno, bus (servizio bike-bus) e bici; stazioni di ricarica per le e-bike, parcheggi scambiatori, infomobilità grazie a una piattaforma dati facilmente fruibile e accessibile da smartphone e web; mappa degli itinerari geolocalizzata su Google Maps nonché hotel, agriturismi, B&B, cantine e aziende agroalimentari con prodotti inseriti nei Presidi Slow Food; punti di noleggio biciclette a prezzi agevolati per chi arriva in treno e in bus presso le stazioni ferroviarie della Costa dei Trabocchi e nei centri visita delle riserve naturali protette nelle quali è possibile, su prenotazione, svolgere attività di turismo outdoor (ciclo-escursionismo, trekking, canoa, kayak). Sono questi gli elementi che hanno segnato il crescente successo della ciclovìa.

Il cicloturista lungo la Ciclabile dei Trabocchi

Fonte: Osservatorio sull'Economia del Turismo delle Camere di Commercio

BOOMER

X

Y

Z

GIOVANE

Il 47% è rappresentato dalla Gen. Y, il 14% dalla generazione Z.

LAUREA E REDDITO ALTO

42,4% di laureati (+8,8 p.p. rispetto al cicloturista in Italia e +7,3 p.p. sul totale turisti in Abruzzo).

Reddito medio-alto (24%) e molto alto (6,2%).



SAPORE DI SALE...IN SELLA

Il 26% sceglie il prodotto balneare, il 21% ha una motivazione legata al relax, costeggiando in bici una parte unica e suggestiva del litorale abruzzese.



SPIAGGIA E SOUVENIR

Il 35% si svaga e rilassa al mare/lago (+13,3 p.p. sul cicloturista in Italia).

Il 25,2% acquista prodotti tipici e dell'artigianato locale (11 p.p. in più rispetto al totale turisti in Abruzzo).



DETTAGLI DI SPESA

Spende mediamente 89,7 euro al giorno (25,8 euro in più rispetto ai turisti in Abruzzo), 53,3 euro per l'alloggio e 211,4 euro per il viaggio A/R.



GIOVANI E RECENSIONI SOCIAL

In 6 casi su 10, lascia recensioni online sull'esperienza vissuta (+17,9 p.p. rispetto al totale turisti in Abruzzo).

Utilizza TikTok il 14%, (+8,2 p.p. sul totale turisti), merito anche della Gen. Z più presente nei flussi.



3.3 Ciclovía dei Parchi, Calabria



(Fonte immagine: <https://www.insila.it/index.php/la-sila/notizie/715-una-ciclovía-dei-parchi-lunga-545-km>)

La ciclovía dei Parchi in Calabria è costituita da 545 chilometri su terra battuta e asfalto con una pendenza media dello 0,3%, attraversa l'intera dorsale appenninica della Regione (da Laino Borgo a Reggio Calabria) e interessa un'area protetta di 350.000 ettari compresa tra i Parchi dell'Aspromonte, della Sila, del Pollino e delle Serre.

Quest'infrastruttura consente di connettere le aree interne calabresi e, quindi, di mettere a sistema la loro attrattiva turistica attraverso un'infrastruttura sostenibile, in una logica di continuità e spettacolarità. I paesaggi e i panorami eterogenei tra borghi, fortezze e chiese sono vivibili con grande tranquillità e lentezza anche dai meno esperti poiché caratterizzati da percorsi con volumi di traffico inferiori ai 50 veicoli all'ora. Gli itinerari permettono di vivere appieno la pratica cicloturistica,

accompagnata da altre attività immersive: dal birdwatching all'enogastronomia, passando per la fruizione culturale di musei e siti archeologici.

Nel dettaglio, i percorsi della ciclabile si articolano come segue:

- **Parco Nazionale del Pollino**

La Ciclovía dei Parchi parte dal Parco Nazionale del Pollino, in cui si delineano tre itinerari. Il primo parte da Laino Borgo e arriva a Morano Calabro (34 km), uno dei "Borghi più belli d'Italia" noto come il "presepe del Pollino".

Il secondo itinerario continua tra la flora e la fauna del Parco, nelle ambientazioni montane di Lungro e arriva fino alla Chiesa di San Giovanni Battista ad Acquaformosa (34 km).

Il terzo parte da San Sosti (dove si trova il Santuario del Pettoruto), tra i boschi di castagno, costeggia i fiumi di Rosa ed Esaro e prosegue per Tarsia, dove si trovava il campo di concentramento di epoca fascista più grande d'Italia e, oggi, il Museo della Memoria.

- **Parco Nazionale della Sila**

La Ciclovía dei Parchi prosegue con i quattro itinerari del Parco Nazionale della Sila. Il primo parte da Bisignano e, tra paesi ricchi di storia e ridenti vigneti, raggiunge il Lago Cecita.

Da qui, inizia il secondo itinerario che termina a Silvana Mansio, l'incantevole villaggio di legno. Questo itinerario, dall'incredibile paesaggio, costeggia il Lago di Ariamacina e passa per la Riserva naturale dei "Giganti di Fallistro", silenzioso bosco di pini secolari.

Il terzo percorso parte da Rovale, affacciandosi poi sul Lago Arvo e arrivando fino al Villaggio Mancuso, villaggio turistico fatto di baite di legno sorto nei primi del Novecento.

Infine, la ciclovía prosegue da Taverna, in un territorio ricco di storia e natura, e si chiude a Tirolo, precisamente nel punto panoramico dal quale si possono vedere i due mari e persino le Isole Eolie.

- **Parco naturale Regionale delle Serre**

La Ciclovía dei Parchi continua con il Parco Naturale Regionale delle Serre. Il primo itinerario parte da Caraffa e raggiunge Torre di Ruggero.

Il secondo va in direzione Serra San Bruno, dove ci si spinge fino a Monterosso e nelle vicinanze del Lago Angitola. Infine, l'ultimo itinerario parte da San Nicola da Crissa costeggia a tratti il fiume Ancinale e, superato il Santuario di Santa Maria del Bosco, si conclude a Mongiana, il paese della fabbrica d'armi

voluta da Ferdinando IV di Borbone e del Museo delle Reali Ferriere Borboniche, attraversando un fitto bosco di abeti bianchi.

- **Parco Nazionale dell'Aspromonte**

La Ciclovia dei Parchi si conclude con i tre itinerari del Parco Nazionale dell'Aspromonte. Si parte dai frutteti di Fabrizia e si prosegue in scenari suggestivi come quello dei Dossoni della Melia, per arrivare al borgo di Canolo.

Proprio da qui si prosegue con il secondo itinerario verso i Piani dell'Aspromonte. L'area SIC di Piano Abbruschiato, le cascate di Mundu e Galasia, i canyon e i salti d'acqua, giganteschi monoliti come quello di Pietra Cappa, il Mausoleo di Garibaldi concedono ai cicloturisti una grande esperienza immersiva.

L'ultimo itinerario parte da Gambarie e termina a Reggio Calabria, luogo del Museo archeologico nazionale che ospita i celebri Bronzi di Riace.



Il cicloturista lungo la Ciclovía dei Parchi

Fonte: Osservatorio sull'Economia del Turismo delle Camere di Commercio

BOOMER

X

Y

Z

LAVORO E VACANZA

78,4% sono diplomati.

82,3% di cicloturisti svolgono una professione.

Reddito medio-alto il 20,3%.



L'APPETITO VIEN...PEDALANDO

Il 60% si dedica a degustazioni enogastronomiche (+36,2 p.p. sul cicloturista), apprezzando la varietà di prodotti tipici offerti lungo la ciclovía che attraversa pianura e montagna.



SI RECENSISCE DOVE SI PERNOTTA

In 6 casi su 10 lascia recensioni online sull'esperienza vissuta (+14,9 p.p. sul totale turisti).

Il 54,3% utilizza i portali di prenotazione per l'alloggio, come Airbnb (+33,8 p.p. rispetto al cicloturista in Italia).

GIOVANI E ADULTI

Il 52,1% è rappresentato dalla Gen. Y, il 37% da quella X (tra i 42 e i 57 anni).



NATURA...A 360°

Il 65,2% è interessato alle meraviglie naturalistiche (+28,8 p.p. sul cicloturista in Italia), ai paesaggi di montagna (48,2%) e campagna (30,2%).



CICLOVIA LUNGA, SPESA ALTA

Spende mediamente 151,2 euro al giorno (56 euro in più rispetto al cicloturista e 99,8 rispetto al turista in Calabria), 77,3 euro per l'alloggio e 119,7 euro per il viaggio A/R.



Momento qualificante del progetto è stata la ristrutturazione di Palazzo Resilente – un tempo edificio in decadenza, ora trasformato in *hub* multifunzionale – resa possibile da un interessante esempio di partenariato pubblico-privato, che ha visto i finanziamenti dell’Unione Europea e della Regione Campania fare da “innesco” all’avvio dei lavori di ristrutturazione, poi completati grazie agli investimenti dei privati. Il risultato è stato la realizzazione di un centro all'avanguardia che ospita un ostello da 30 posti, un *infopoint* e un servizio di *bike rental*, ambienti destinati a laboratori o mostre per artisti locali.

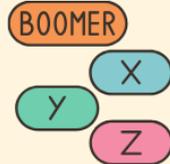
Inoltre, è stata creata un’app di navigazione dedicata per iOS e Android e si è provveduto a impiantare una segnaletica dedicata e descrittiva lungo tutto il tracciato della “Via Silente”.

Si tratta di un esempio virtuoso di come il lavoro inizialmente di tipo volontaristico, organizzato attorno ad un’associazione no profit, abbia saputo fare da collante nella messa a terra di risorse frutto di bandi europei e regionali, innescando un’esperienza di successo che, coniugando riqualificazione del territorio e sostenibilità ambientale, ha saputo apportare un significativo contributo alla microeconomia dell'area.

Restano certamente alcuni problemi da affrontare per migliorare l'esperienza cicloturistica offerta, quali il controllo del randagismo e la definizione di un modello gestionale per la manutenzione della segnaletica e la pulizia dei percorsi, che chiamano all’azione i Comuni locali e l’Ente Parco; tuttavia, è stato avviato un percorso di valorizzazione del territorio “dal basso” che rappresenta certamente un modello che potrà ispirare ulteriori progetti simili, contribuendo così alla crescita complessiva della comunità.

Il cicloturista lungo la Via Silente

Fonte: Osservatorio sull'Economia del Turismo delle Camere di Commercio



UN PROFILO YOUNG

Il 45% rappresenta la Gen. Y (+3,8 p.p. sul totale turisti in Campania), il 16,1% la Z.

TITOLI DI STUDIO E REDDITO

Il 40% degli intervistati lungo la ciclovia dichiara di essere laureato: il 22% ha un reddito medio-alto, il 7,3% alto.



SCOPRIRE IL TERRITORIO

Il 20% è interessato agli eventi dislocati lungo la ciclovia (+12,5 p.p. sul cicloturista in Italia e +8,3 p.p. sul totale turisti), il 10% sceglie di vedere luoghi e/o svolgere attività uniche.



CULTURA...IN AGENDA

Gli eventi a cui partecipa sono:

- enogastronomici (13,2%; +9 p.p. rispetto al totale turisti);
- musicali (12,3% ; +8,5 p.p. dei turisti);
- folkloristici (9%).



SPESE DEL CICLOTURISTA

Spende mediamente 130,2 euro al giorno (+35,1 euro sul cicloturista e +56,8 euro sul totale turisti in Campania), 90,1 euro per l'alloggio e 137,9 euro per il viaggio A/R.



CHI TROVA UN EVENTO, TROVA UNA RECENSIONE

In 6 casi su 10 lascia recensioni online sull'esperienza vissuta.

Utilizza i motori di ricerca degli eventi stessi, come Google (38,1% ; +9,9 p.p. sul cicloturista in Italia).



3.5 La ciclovia della regione, Emilia-Romagna



(Fonte immagine: <http://www.geocarte.it/cartografia/cicloturismo/cicloturismo.html>)

La pista ciclabile della regione è una delle più importanti d'Italia: per tutti i suoi 125 km, corre quasi esclusivamente su strade riservate ai ciclisti. L'itinerario, inaugurato nel 2001, si sviluppa interamente nella provincia di Ferrara, da Stellata a Gorino Ferrarese. Si tratta di un percorso pianeggiante dove, per lo più, si pedala su asfalto, ad eccezione del tratto finale sul delta. Inserito nel progetto Eurovelo, l'itinerario ciclabile della regione è il tratto centrale del percorso numero 8 (chiamato "The Mediterranean Route") che collega Cadice con Atene.

Il valore aggiunto e le potenzialità di crescita sono evidenti: ad oggi, l'itinerario presenta flussi ciclistici e cicloturistici elevati; in alcune sezioni si toccano i 50.000 passaggi all'anno (dati misurati tramite postazioni fisse automatiche di conteggio ad alimentazione fotovoltaica, denominate "contabici").

Da alcuni anni, lungo la Ciclovia della regione si tengono eventi che coinvolgono migliaia di appassionati e curiosi, tra cui la "Ferrara-mare *bike night*": pedalata in notturna, con partenza a mezzanotte, dal centro di Ferrara per raggiungere all'alba il mare o la gara per cicloamatori "Gran Fondo del Po". Il lavoro di manutenzione è costante e finalizzato a mantenere le condizioni di sicurezza e funzionalità indispensabili per potenziare l'attrattività del territorio del Delta del Po e la sua crescita economica.

Il potenziamento della Ciclovía della regione è un esempio di sviluppo sostenibile da prendere come riferimento anche per le piste ciclabili minori che attraversano la zona; le piste ciclabili primarie si integrano con una rete più fitta di piste, itinerari e percorsi ciclabili secondari il cui compito è quello di assicurare la connessione tra le ciclovie, tra queste e i principali attrattori del territorio e gli altri servizi legati alla mobilità sostenibile quali stazioni ferroviarie e attracchi fluviali.

Dopo circa 35 km dalla partenza, si arriva alle porte di Ferrara, città d'arte famosa per essere stata la capitale della corte d'Este e... per le biciclette! La città è collegata alla pista ciclabile della regione da almeno due percorsi riservati ai ciclisti.

Presso il comune di Ro, si incontra l'Oasi Mulino del Po istituita nel 1999 a protezione della fauna e della flora locale. Proseguendo, al 50° km, si attraversa l'abitato di Guarda Ferrarese e si può ammirare la sua bellissima chiesetta del '700. Boschi di salici e pioppi fanno da rifugio alla fauna selvatica mentre la campagna circostante, ricca di siepi e filari di piante, riporta il visitatore alla suggestiva atmosfera bacchelliana, arricchita dalla ricostruzione storica dell'antico mulino.

La pista ciclabile continua lungo il Po di Goro, ovvero il ramo del fiume che dà origine al delta sul Mar Adriatico: un complesso sistema di diramazioni fluviali, un territorio in equilibrio tra acqua e terra che intriga i visitatori con l'acquacoltura, la pesca tradizionale, la varietà di flora e fauna.

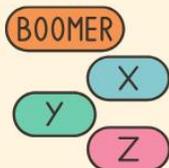
In questo tratto, la ciclovía corre parallela al Canal Bianco fino alla cittadina di Mesola, che si riconosce da lontano grazie all'imponente castello cinquecentesco che ne domina il profilo.

L'ultimo tratto all'interno del Bosco di Santa Giustina, antica riserva di caccia degli Estensi, è sterrato, ma ben pedalabile perché i sentieri sono ampi e ben tenuti e permette di arrivare al capolinea della pista ciclabile, presso l'abitato di Gorino.



Il cicloturista lungo la ciclovia della regione EMR

Fonte: Osservatorio sull'Economia del Turismo delle Camere di Commercio



UN TARGET REDDITIZIO

42% di laureati (+8,4 p.p. sul cicloturista in Italia).

Reddito medio alto (23%) e alto (14,3%).



RICORDI DELLA VACANZA

A destinazione, il 32,3% si dedica allo shopping (+10,1 p.p. sul cicloturista e +14,1 p.p. sul totale turisti in EMR) e il 17% acquista prodotti tipici e/o dell'artigianato locale (+3,8 e +8,3 punti percentuali).



SI MANGIA E POI SI COMMENTA

In 6 casi su 10 lascia recensioni online sull'esperienza di vacanza.

Utilizza i Social tramite cui ottiene informazioni enogastronomiche, come TripAdvisor (47,1%; +5,3 p.p. sul cicloturista e sul totale turisti in EMR).

UN PROFILO MULTITARGET

Il 45% è giovane (Gen. Y), l'11% giovanissimo (Z). Oltre a un 33% in età adulta (Gen. X), emerge un 10% tra i 58 e i 72 anni (*Baby Boomers*).



BUON CIBO...MADE IN ITALY

Il 41% è interessato all'enogastronomia (+14,8 p.p. sul cicloturista), anche di eccellenza (15%), e al *lifestyle* italiano (19,3%).

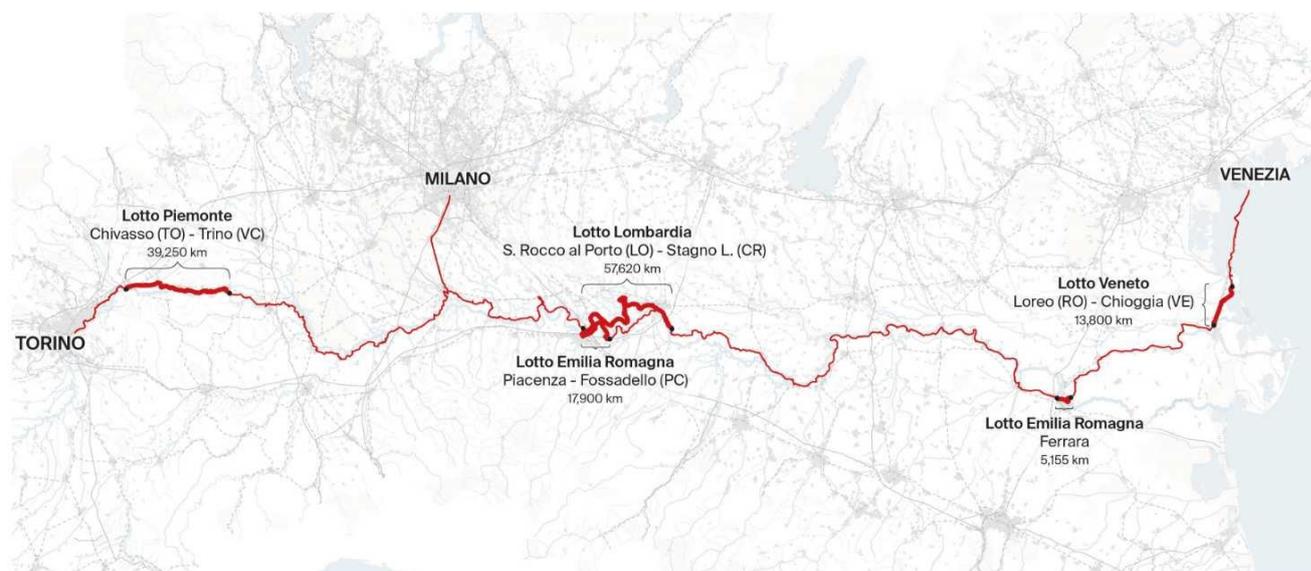


DETTAGLI DI SPESA

Spende mediamente 88 euro al giorno (+28,3 euro sul totale turisti in EMR), 90,1 euro per l'alloggio e 137,9 euro per il viaggio A/R.



3.6 EuroVelo 8 – VenTO, Piemonte



(Fonte immagine: <https://moveo.telepass.com/vento-pista-ciclabile-torino-venezia/>)

Il percorso EuroVelo 8, lungo 5.900 chilometri, collega Cadice, in Spagna, fino a Cipro, passando per Francia, Italia, Slovenia, Croazia, Bosnia-Erzegovina, Montenegro, Albania e Grecia.

In Piemonte, gli itinerari di EuroVelo 8 attraversano le zone del Cuneese, Torinese, Vercellese e Alessandrino. Il percorso coincide in buona parte con quello pubblicizzato come VenTO (Venezia – Torino) e vede tre tratti principali.

Torino – Saluzzo (55 km): piacevole percorso di pianura, quasi interamente su ciclabili dedicate e stradine a bassissimo traffico. Partendo da Torino, si passa per il castello di Stupinigi e lo si supera attraversando il parco sulla vecchia strada provinciale, trasformata in lunga pista ciclabile e pedonale; poi, passando per i percorsi di Corona Verde, si entra nel parco sul torrente Chisola e si raggiunge None. Da qui, una stradina secondaria porta a Scalenghe dove si incrocia la pista ciclabile della via delle Risorgive, bella e ben attrezzata con aree di sosta, che attraversa Cercenasco, Vigone e Villafranca Piemonte, centri interessanti sia dal punto di vista artistico che naturalistico, e il torrente Pellice. Dopo Villafranca, si attraversa il Po e si giunge in provincia di Cuneo, a Moretta, e, seguendo le indicazioni di CycloMonviso, si giunge in leggerissima salita a Saluzzo.

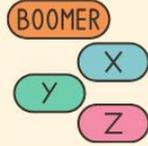
Torino – Chivasso (32 km): il percorso si sviluppa lungo la sponda destra del Po, ai bordi della collina torinese fino a Chivasso, importante nodo viario e ferroviario da cui si ramificano i percorsi verso Ivrea, Vercelli e Casale Monferrato. Partendo dal centro di Torino, una pista ciclabile costeggia il Po passando di fronte alla confluenza con la Dora Riparia, per poi attraversare il parco del Meisino fino alla

confluenza con la Stura di Lanzo. Si arriva a San Mauro, poi si segue (sempre su pista ciclabile) il canale Cimena che conduce a Castiglione Torinese, fino a Gassino. Ripresa la via del canale, si arriva a San Raffaele Cimena e poi alla centrale idroelettrica di Galleani. L'ultima parte di percorso si svolge per un paio di chilometri sulla strada statale che conduce fino al ponte di Chivasso, che si attraversa per entrare in città.

Chivasso – Casale Monferrato (60 km): il percorso, quasi interamente di pianura, costeggia il Po e le colline del Monferrato, collegando Chivasso con Casale Monferrato. Uscendo da Chivasso, ci si dirige verso la stazione di imbocco del Canale Cavour, imponente costruzione ottocentesca da cui parte il canale che porta acqua alle coltivazioni del Vercellese, del Novarese e della Lomellina. Si va per un percorso in buona parte sterrato verso Verolengo, per poi dirigersi su stradine secondarie a Crescentino, già in provincia di Vercelli, passando nei pressi della confluenza della Dora Baltea con il Po. Attraversata Crescentino, si percorrono stradine secondarie per arrivare a Fontanetto Po e, di qui, la provinciale per Palazzolo Vercellese e poi per Trino. Si entra quindi in provincia di Alessandria a Morano sul Po, da dove parte un percorso sterrato in sicurezza lungo gli argini che conduce a Casale Monferrato.

Il cicloturista lungo la Ciclovía Eurovelo/VenTO

Fonte: Osservatorio sull'Economia del Turismo delle Camere di Commercio



BUDGET DI VACANZA

67% di diplomati, di cui il 27,3% laureato.
78,3% di cicloturisti che svolgono già una professione.
Reddito medio (70%), medio alto (16%).



UN TURISMO SLOW

Il 78,3% svolge escursioni e gite (+13,2 p.p sul totale turisti in Piemonte), rilassandosi a contatto con la natura lungo una Ciclovía prevalentemente pianeggiante e, quindi, molto accessibile.



SI CONDIVIDE TUTTO CON I FOLLOWER

Nel 54,3% dei casi, lascia recensioni online sull'esperienza vissuta (+11,3% p.p. sul totale turisti).
Si avvale dei Social, come Facebook (64,4% ; +31,2 p.p. sul cicloturista in Italia), Instagram per il 55% e TikTok è utilizzato dal 23,3%.

GIOVANI E ADULTI

Il 48% rappresenta la Gen. Y, il 37% la X (tra i 42 e i 57 anni).



VACANZA SIGNIFICA RILASSARSI

Il 20,3% sceglie la Ciclovía per motivi di relax (+3,7 p.p. sul cicloturista in Italia), il 13,3% perché i collegamenti territoriali la rendono facile da raggiungere.



DATI DI SPESA

Spende mediamente 75,4 euro al giorno (+18,4 euro sul totale turisti in Piemonte), 76,9 euro per l'alloggio (+9 euro sul cicloturista) e 148,1 euro per il viaggio A/R.



3.7 Ciclovía Adriatica, Puglia



(Fonte immagine: <https://archivio.ecodallecitta.it/notizie/375842/in-puglia-road-book-della-ciclovía-adriatica-vendola-e-giannini-valorizziamo-luso-della-bici/>)

La Ciclovía Adriatica è nata da un'idea della Fiabed, la Federazione Italiana Ambiente e Bicicletta. Avviata nel 2015, prevede una volta completata uno sviluppo totale di circa 1300 km, cosa che la renderebbe una delle piste ciclabili più lunghe d'Europa, lungo sette regioni italiane: Friuli-Venezia Giulia, Veneto, Emilia-Romagna, Marche, Abruzzo, Molise, Puglia.

Uscendo dal Molise ed entrando in Puglia, la Ciclovía offre subito due varianti: o si segue il percorso classico, rimanendo lungo l'Adriatico e pedalando attorno al Gargano su tutta la litoranea (percorso piuttosto impegnativo, ma che regala scorci di incredibile bellezza, come le Isole Tremiti e la Foresta Umbra) oppure si elude lo sperone d'Italia proseguendo verso sud-est e ricollegandosi al percorso principale all'altezza di Manfredonia; la prima opzione è più complessa dal punto di vista altimetrico, ma più varia ed affascinante dal punto di vista paesaggistico. L'itinerario pugliese si conetterà con la rete ciclabile mediterranea individuata dal progetto europeo "Cy.ro.n.med." – che coinvolge Italia, Malta, Cipro e Grecia – terminando a Santa Maria di Leuca, in provincia di Lecce.

Lo sviluppo coerente del tracciato nel tratto pugliese avrebbe enormi potenzialità, visto che attraversa parchi ed oasi naturali, tra cui il Parco Nazionale del Gargano, la Riserva delle Saline di Margherita di Savoia, il Parco naturale del Fiume Ofanto, il Parco Naturale Regionale Dune Costiere da Torre Canne

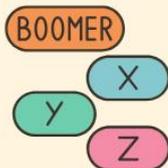
a Torre San Leonardo, la Riserva de Le Cesine”, il Parco Naturale Regionale Palude e Bosco di Rauccio ed infine il Parco Naturale Regionale Costa Otranto - S. Maria Leuca - Bosco Tricase.

Attualmente, solo in alcuni parchi come quello del Gargano, delle Dune costiere e del Parco di Otranto, i percorsi ciclabili sono adeguatamente segnalati e distinti dalle strade provinciali e comunali con traffico automobilistico.

Il tracciato attraversa città costiere da Vieste a S. Maria di Leuca, passando per le città dei castelli e del romanico pugliese (Barletta, Trani, Bisceglie, Molfetta, Giovinazzo) capoluoghi come Bari e Brindisi (utilizzando tratti della via Appia Traiana); città d’arte e borghi come, Polignano a Mare, Monopoli, Fasano, Cisternino, Ostuni, Lecce, Tricase, Otranto che presentano un’ampia gamma di tesori culturali e storici da esplorare, come siti archeologici, ipogei e grotte, musei, chiese, basiliche e sontuosi palazzi storici.

Il cicloturista lungo la Ciclovía Adriatica (Puglia)

Fonte: Osservatorio sull'Economia del Turismo delle Camere di Commercio



GIOVANI E ADULTI

La metà dei flussi appartiene alla Gen. Y, il 42,3% alla X (tra i 42 e i 57 anni).

UN REDDITO CHE "PESA"

Il 91% di cicloturisti svolge una professione e 32,3% possiede una laurea. Il 34,3% ha un reddito medio-alto, l'11% alto.



RESPIRANDO IODIO... SULLA BICI

Un terzo dei cicloturisti è interessato al prodotto "mare" (+17,8 p.p. sul cicloturista in Italia), essendo il litorale Adriatico costeggiato dalla Ciclovía.



SPORT E NATURA

Escursioni e gite (83,3%), anche al mare/lago (49%; +27 p.p. sul cicloturista e +16,5 p.p. sul totale turisti in Puglia), sfruttando la bici per godersi la bellezza del paesaggio costiero.



ALTO BUDGET, ALTA SPESA

Spende in media 100,4 euro al giorno (+5,3 euro sul cicloturista e +47 sul totale turisti in Puglia), 78,8 euro per l'alloggio e 128,8 euro per il viaggio A/R.



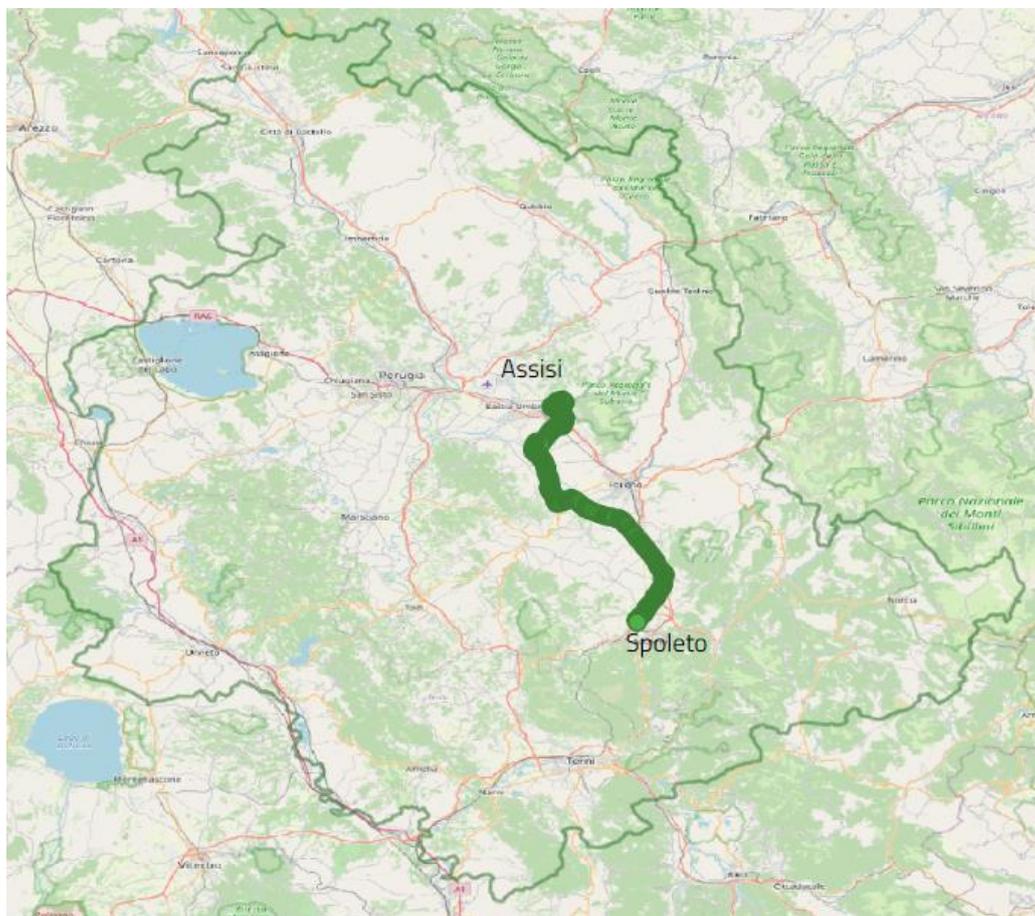
UN CICLOTURISTA DIGITALMENTE ELASTICO

Nel 64% dei casi, lascia recensioni online sull'esperienza vissuta (+19,5 p.p. sul totale turisti).

Si avvale sia dei Social, come TripAdvisor (71,2%) e Instagram (63%), che dei portali di prenotazione come Booking (47%).



3.8 Ciclovía Assisi-Spoleto, Umbria



L’Umbria è una regione che sta puntando tantissimo sul cicloturismo e i risultati si vedono: questo itinerario è abbastanza lungo, 45 km, ma interamente pianeggiante, di grandi suggestioni turistiche e può essere collegato ad altri (es. ciclovía del Tevere, ciclovía dell’Ex Ferrovia Spoleto - Norcia, ciclovía anulare del Trasimeno – Ciclovía dell’Appennino) per una piacevole vacanza a pedali nella zona. La linea ferroviaria Orte - Falconara (tra Spoleto e Assisi) e quella Foligno - Terontola (tra Foligno e Assisi) consentono la formula “bici + treno”.

La partenza della ciclovía si trova a San Nicolò alla periferia di Spoleto, poco distante dalla statale che conduce ad Acquasparta. Alla partenza, un’ex fabbrica di piastrelle che è stata recuperata per essere convertita in Bicigrill: qui sarà possibile recuperare informazioni turistiche sulla ciclábile e sui centri della Valle Umbra che vi si affacciano.

Da qui in avanti il colpo d’occhio sul territorio circostante è spettacolare, con dolci rilievi collinari punteggiati da piccoli paesi. Sembra quasi impossibile che per arrivare fino ad Assisi la strada sia tutta in pianura. Eppure, è così: a meno di non voler abbandonare la ciclábile per delle escursioni extra, opzione da tenere in considerazione vista l’abbondanza di luoghi di interesse, non è prevista alcuna

salita. Dopo aver passato San Giacomo, castello medievale con doppia torre d'angolo trasformato in un operoso borgo agricolo, la ciclabile sfiora Campello sul Clitunno, poco lontano dalle famose fonti del Clitunno e dal tempietto (meta dei viaggiatori del grand tour e oggi Sito Unesco), celebrate da Giosuè Carducci nell'omonima ode.

La pista ciclabile si sviluppa sempre in vista dei corsi d'acqua della Valle Umbra o Spoletana, (dirimpetto ai Monti e Colli Martani a Ovest, e al massiccio del Serano - Brunette, prima, e del monte Subasio a Nord Est). All'inizio ad accompagnare il percorso è il Marroggia, che poi diventa Teverone e quindi Timia. Dopo quasi 20 chilometri di viaggio, Trevi, che sorge sulla destra rispetto alla sede della ciclabile, può essere una buona base per fare tappa.

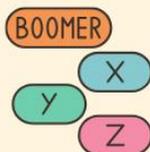
Terre della vite e dell'olivo, Montefalco e Trevi possono essere centri nei quali far sosta (o anche far base); si può anche scegliere di fermarsi a Foligno (che è centrale rispetto all'intero itinerario): "porto di terra dello stato pontificio", attraversata dal fiume Topino, vanta un patrimonio artistico davvero notevole a cominciare da Palazzo Trinci e dall'Abbazia di Sassovivo, ed è sede di raccolte d'arte contemporanea di rilevanza nazionale. Anche Spello non è lontana: la si raggiunge facilmente lasciando la ciclopista a Bevagna e utilizzando una delle tante strade campestri che vanno a nord.

Come in ogni buon film, però, è il finale a farsi custode delle sorprese più notevoli. La prima è l'ingresso a Bevagna (la romana Mevania) che ha un fascino speciale per via dei corsi d'acqua provenienti da tutta la Valle Umbra: qui si raccolgono in una complicatissima trama, formando un gomito stretto che stringe in una "U" il centro storico del paese, considerato uno dei "Borghi più belli d'Italia". Il colpo di scena finale, ovviamente, non può che essere la magnifica basilica di Santa Maria degli Angeli, dietro la quale si scorge una splendida veduta della città di Assisi.



Il cicloturista lungo la Ciclovía Assisi-Spoleto

Fonte: Osservatorio sull'Economia del Turismo delle Camere di Commercio



UN BUDGET ELEVATO

Il 90,3% dei cicloturisti intercettati svolge una professione e il 27% possiede una laurea. Il 21,3% ha un reddito medio-alto, il 13% alto.



CULTURA...IN SELLA

Il 46,3% visita il Centro Storico (+10,6 p.p. sul cicloturista), il 23% visita musei e mostre (+8,1 p.p.) e il 15% visita monumenti e siti di interesse archeologico (+4,1 p.p.).



CONDIVIDERE L'ESPERIENZA CON UNA COMMUNITY

In 7 casi su 10, lascia recensioni online sull'esperienza vissuta (+12,1 p.p. sul cicloturista e +15,2 p.p. sul totale turisti). Si avvale principalmente dei Social, come TripAdvisor (40%), Facebook (34%) e Instagram (19%).

AL PASSO CON I GIOVANI

Il 41% dei flussi appartiene alla Gen. Y, si aggiunge il 16% della Gen. Z.



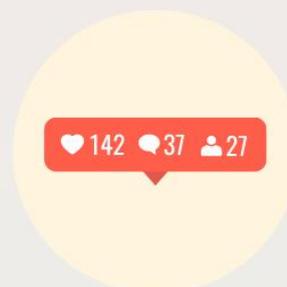
IL RICHIAMO DELL'ARTE

Il 52% è attratto dal patrimonio artistico-monumentale (+14,6 p.p. sul cicloturista in Italia e +9,1 p.p. sul totale turisti in Umbria).

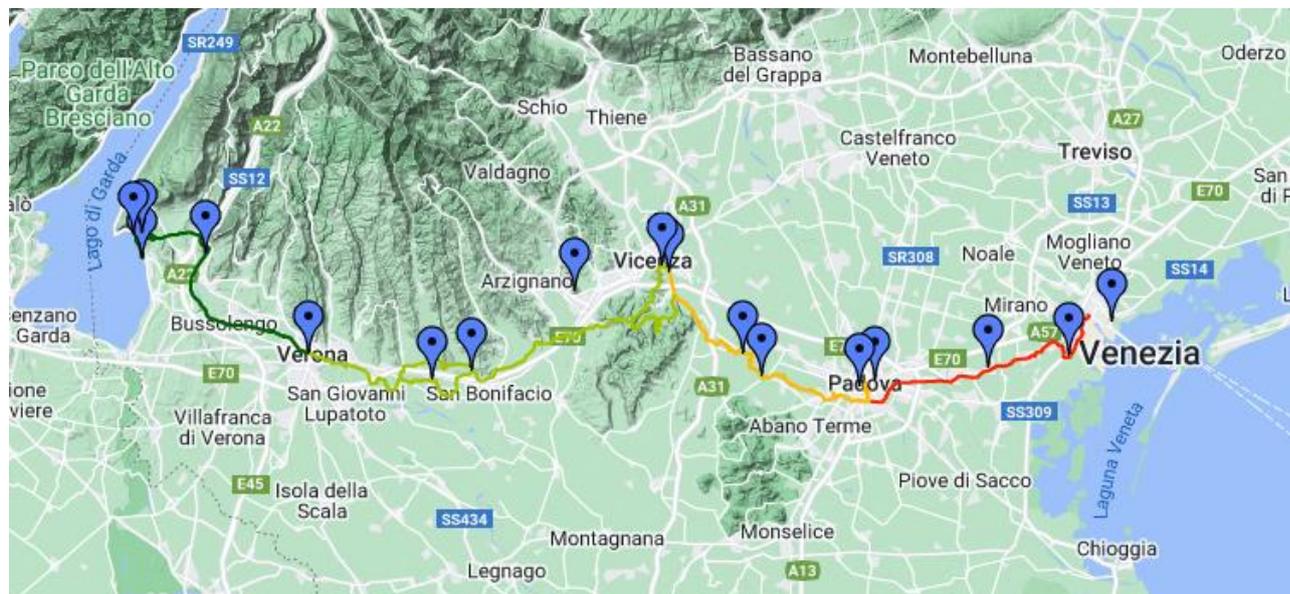


COMPORAMENTI DI SPESA

Spende in media 67,7 euro al giorno (+13,2 euro sul totale turisti in Umbria), 57,2 euro per l'alloggio e 195,5 euro per il viaggio A/R.



3.9 Ciclovía Garda – Venezia, Veneto



(Fonte immagine: <https://www.veneto.eu/IT/Garda-Venezia/>)

La ciclovía che si snoda dal Lago di Garda a Venezia, per 185 km, collega le piste ciclabili del Trentino-Alto Adige con quelle del Veneto e offre una panoramica sulla ricchezza di storia e tradizioni che caratterizzano i diversi territori.

Il viaggio in bicicletta Bolzano - Lago di Garda – Venezia, negli ultimi anni si è affermato come uno dei prodotti cicloturistici più richiesti in Europa, trainata dall’infrastruttura creata lungo le sponde del Garda. Il fondo dei percorsi è per lo più asfaltato, La proposta di viaggio è settimanale, vista la numerosità di attrattive turistiche e città d’arte che si incontrano sul percorso.

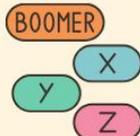
- **Fiume - Adige Verona:** la pista ciclabile dell’Adige è il percorso turistico che collega Verona e il Lago di Garda con la rete di ciclabili del Trentino-Alto Adige. Il percorso della prima tappa ha anche una forte valenza storico-culturale perché coincide con un lungo tratto della via romana Claudia Augusta.
- **Lago di Garda – Verona (75 km):** il pittoresco territorio bagnato dal Lago di Garda è il risultato geologico dell’azione delle glaciazioni sulle montagne e sulle colline. Il clima particolarmente mite e il susseguirsi delle civiltà hanno concentrato in quest’angolo di Veneto una ricchezza straordinaria: un’elevatissima biodiversità, prodotti enogastronomici d’eccellenza e numerosi borghi incantevoli. Il cicloturista può prenotare un’originale crociera da Riva del Garda a Peschiera del Garda oppure scegliere tra piacevoli deviazioni che si staccano dalla pista ciclabile dell’Adige per raggiungere le sponde del lago.

- **Verona – Vicenza** (63 km): la terza tappa prende il via dalla dimora di Giulietta e si dirige a sud della città, dove l'Adige si distende nella pianura compiendo ampie divagazioni. Dopo circa trenta chilometri si giunge a Soave, città murata che vanta origini longobarde. Riprendendo il viaggio, si attraversa Monteforte d'Alpone ai piedi dei Monti Lessini e si entra in territorio vicentino, nella piana che divide le Prealpi dai Colli Berici. Oltrepassato Montebello, sveltano, l'uno a poca distanza dall'altro, due castelli popolarmente conosciuti come il "castello di Giulietta" (Castello della Bellaguardia) e "il castello di Romeo" (Castello della villa). Questi luoghi ispirarono la famosa tragedia amorosa Shakespeariana.
- **Vicenza – Padova** (35 km): da Vicenza si riprende a pedalare lungo la pista ciclabile della Riviera Berica; qui si trova villa Valmarana ai Nani, che conserva preziosi affreschi di Giambattista e Giandomenico Tiepolo, e villa Capra Valmarana "La Rotonda", uno dei capolavori di Andrea Palladio. Ripresa la bicicletta si passa per Creola, un altro borgo che conserva monumenti storici come l'arco di Sansovino, la barchessa Pisani e la chiesetta di Santa Maria del Carmine. Il percorso prosegue immerso nel verde del fiume fino ad arrivare alle porte di Padova.
- **Padova – Venezia** (35 km): si procede lungo il canale Piovego prima e il naviglio Brenta poi. Questi corsi d'acqua medioevali garantirono per molti secoli la comunicazione fra Padova e Venezia, attraverso la celebre Riviera del Brenta. Poco oltre si arriva a Mestre; si consiglia di lasciare la bicicletta presso un parcheggio custodito della stazione e raggiungere Venezia in treno. La città lagunare, tra le sue peculiarità che la rendono unica al mondo, annovera anche quella di non consentire l'uso della bicicletta tra calli e campielli.



Il cicloturista lungo la Ciclovía Garda-Venezia

Fonte: Osservatorio sull'Economia del Turismo delle Camere di Commercio



UNA META GIOVANILE

Il 46% dei flussi appartiene alla Gen. Y, si aggiunge l'11% della Gen. Z.

UN BUDGET ELEVATO

Un 85,3% di cicloturisti che svolge già una professione e un 34% laureato influenzano il potenziale di spesa lungo la Ciclovía: il 30,3% ha un reddito medio-alto, il 7% alto.



BICI, DALLA CULTURA...

Il 32% è interessato al patrimonio culturale (+2,6% sul totale turisti in Veneto).



...ALLA NATURA

A destinazione, però, il 76% si dedica ad escursioni e gite (+18,6% sul totale turisti), entrando a stretto contatto con le bellezze paesaggistiche che caratterizzano la Ciclovía.



COMPORAMENTI DI SPESA

Spende in media 60,4 euro al giorno (+15,7 euro sul totale turisti), 47,3 euro per l'alloggio e 117,3 euro per il viaggio A/R.



UN TURISTA POCO DIGITAL MA UGUALMENTE SOCIAL

Solo nel 35% dei casi, lascia recensioni online sull'esperienza vissuta.

Quando lo fa, utilizza principalmente i Social come Instagram (43,3%), Facebook (34%) e TripAdvisor (19,2%).



A conclusione di questo focus d'analisi, per facilitare la lettura trasversale dei risultati emersi dagli 8 sovra-campionamenti realizzati intervistando i cicloturisti direttamente sulle ciclovie e ciclo-itinerari, abbiamo ritenuto utile predisporre la tabella sinottica qui di seguito che sintetizza i principali elementi caratterizzanti i diversi target di utenza.

	GEN	MOTIVI/ATTIVITÀ	SPESA	RECENSIONI
COSTA DEI TRABOCCHI ABRUZZO	Una Ciclovie... giovanile, che attrae le Gen Y e Z, entrambe dinamiche e attente alla cura del corpo.	Costeggiando il suggestivo litorale dei Trabocchi, si avvantaggia del classico binomio turistico «sport-mare»: i cicloturisti pedalano e si rilassano volentieri sulla spiaggia.	Attrae una quota importante di cicloturisti laureati e dal reddito alto-molto alto. A destinazione, la spesa media giornaliera per l'acquisto di beni e servizi è pari a 89,7 euro.	Una Ciclovie ben recensita: sui Social ma anche sui motori di ricerca come Google.
CICLOVIA DEI PARCHI CALABRIA	Una Ciclovie ad alto tasso di <i>Millennial</i> (giovani Y, tra i 28 e i 42 anni).	Attraversa suggestivi parchi naturali e aree protette, creando un efficace trinomio «sport-natura-enogastronomia»: i cicloturisti pedalano nel verde, godendosi il buon cibo all'aria aperta.	Una Ciclovie dove, complice la lunghezza del percorso e le molteplici attività svolte, la spesa media giornaliera risulta molto alta: 151,2 euro.	Risulta assai recensita su Airbnb, dato che probabilmente si lega alla scarsa offerta ricettiva tradizionale nelle aree interne.
VIA SILENTE CAMPANIA	Una Ciclovie prediletta dalla Gen Z (giovani <i>under27</i>).	Un percorso che attiva un ampio ventaglio di eventi ed attività di vario genere, attraendo un'utenza <i>young</i> che può unire sport e divertimento.	Una Ciclovie che, attraversando un territorio con un posizionamento turistico alto di gamma, vede una spesa media giornaliera alta: 130,2 euro al giorno.	Molto recensita, oltre che su TripAdvisor e Google, su TikTok per via dei marcati flussi della Gen Z.
CICLOVIA DELLA REGIONE, EMILIA R.	Una Ciclovie... trasversale, che attrae giovani, adulti e <i>Baby Boomer</i> (<i>over58</i>).	Attraversa una regione-simbolo del panorama enogastronomico italiano, innescando l'interesse per il buon cibo e l'acquisto di prodotti tipici locali.	Una Ciclovie dove la spesa per l'alloggio supera la media giornaliera (90,1 euro; +2,1 euro), complice un'utenza mediamente più in là con gli anni.	Viene recensita sui Social, in particolare TripAdvisor (per il naturale link alla fruizione enogastronomica).
EUROVELO/ VENTO PIEMONTE	Una Ciclovie che attira i <i>Millennial</i> ma anche la Generazione X (tra i 42 e i 57 anni).	Prevalentemente pianeggiante e facile da raggiungere, attrae un'utenza vocata alla pedalata <i>slow</i> , che si godono una rilassante esperienza in sella alla bici.	Una Ciclovie dove la spesa per l'alloggio è essenzialmente in linea con la media giornaliera (76,9 euro ; +1,5 euro).	Viene recensita principalmente su Facebook, Social più affine ad adulti (Gen. X) e giovani adulti (Y).
ADRIATICA PUGLIA	Una Ciclovie ad alto flusso <i>Millennial</i> ma che vede anche la Gen X in sella alla bici.	Un percorso «a tu per tu» con il suggestivo paesaggio costiero Adriatico, che incentiva vacanze cicloturistiche... verdi-blu (escursioni e gite, anche al mare/lago).	Attrae una quota importante di cicloturisti occupati e con redditi medio-alti, che alzano la spesa media giornaliera a 100,4 euro.	Viene recensita principalmente sui Social, in particolare Instagram.
ASSISI-SPOLETO UMBRIA	Una Ciclovie «amata» dalla Gen Z.	Attraversa una regione-simbolo del turismo <i>plein air</i> , dove l'itinerario fa «da ponte» tra pratica sportiva, visita a borghi, musei e siti archeologici ed esperienze enogastronomiche.	Attrae turisti occupati, la presenza marcata di giovanissimi limita però la spesa media giornaliera: 67,7 euro.	Recensita in modo assai elastico: sui Social, sui motori di ricerca e anche sui portali di prenotazione, come Booking.
GARDA-VENEZIA VENETO	Una Ciclovie «vocata» alle <i>young gen</i> (Y e Z).	Un percorso ciclabile che ti immerge nelle bellezze paesaggistiche del territorio, nonostante un interesse iniziale di tipo culturale da parte dei cicloturisti.	Una Ciclovie dove la spesa media giornaliera si attesta sui 60,4 euro, complice la tendenza a stare più nel verde piuttosto che nei musei.	Recensita prettamente sui Social: Instagram, Facebook e TripAdvisor in ordine di importanza.

PARTE SECONDA

Approfondimenti, migliori prassi e proposte
per una via italiana al cicloturismo



CAPITOLO 4 – I FOCUS DI APPROFONDIMENTO

Come già nelle edizioni precedenti del Rapporto, in questa sezione si mira ad un approfondimento di tipo qualitativo su alcune dinamiche che vanno caratterizzando la crescita del segmento del cicloturismo italiano e che appaiono di particolare interesse.

Quest'anno si è deciso di approfondire sia comportamenti, attese e criteri di scelta della domanda cicloturistica esperta (cicloamatori attivi), con un approfondimento che ha più che raddoppiato in termini numerici la dimensione del campionamento svolto a livello nazionale; sia le dinamiche competitive e di posizionamento delle imprese dal lato dell'offerta di servizi, intervistando un panel qualificato di agenzie specializzate e tour operator.

4.1 La domanda “esperta”

ISNART, in collaborazione con Bikenomist, azienda specializzata nella realizzazione di eventi, editoria e formazione sul mondo delle biciclette, ha condotto un'indagine rivolta all'utenza cicloamatoriale e cicloturistica esperta, prettamente italiana, rappresentata dagli iscritti alla *community* della rivista online Bikeitalia. Al questionario hanno risposto oltre 2,4 mila persone, di cui ben 1.819 si sono dichiarate espressamente cicloturisti.

Obiettivo di questo ulteriore campionamento era quello di ampliare il panel di analisi dal lato della domanda, in modo da ulteriormente riscontare il profilo del cicloturista che è emerso dall'indagine realizzata a livello nazionale nell'ambito dell'Osservatorio sull'economia del turismo delle Camere di commercio.

Pur con percentuali a volte diverse, questa seconda indagine ha dato sostanziale conferma alle indicazioni emerse dalle risposte del campione intervistato a livello nazionale nell'ambito dell'Osservatorio sull'economia del turismo.

Scendendo nel dettaglio, il 77,3% dei rispondenti ha un'età compresa tra 42 e 72 anni (per un'età media pari a 53 anni) e il 75% è di sesso maschile. Il 90% dichiara di possedere più di una bicicletta. Chi si dichiara cicloturista emerge, altresì, come un utilizzatore frequente della bicicletta: il 33,8% la usa molte volte a settimana e il 28,5% ogni giorno; in particolare, appare molto interessante la circostanza che ben il 60% del campione dichiara di utilizzare la bicicletta anche come strumento di mobilità per recarsi al lavoro.

Poco più di un quarto degli intervistati possiede almeno un'*e-bike* (27,4%), a dimostrazione che il segmento della pedalata assistita ha ancora un grande potenziale di crescita. Interessante anche il dato che vede il 58,5% del campione dichiarare di aver noleggiato una bicicletta nel corso della vita.

Per un cicloturista - come per qualunque altra tipologia di turista - il processo d'acquisto di un prodotto turistico è articolato, in quanto gli elementi che incidono sono molteplici: tempo e liquidità a disposizione, le motivazioni di viaggio, gli stimoli che derivano dal "passaparola" di amici e conoscenti, a cui si aggiungono aspetti tecnici e logistici connessi alla data di partenza, alla pianificazione e all'organizzazione del viaggio, all'identificazione dell'alloggio ideale e alla scelta della destinazione.

I livelli di traffico a cui dover far fronte, se elevati, possono porre un freno a quel senso di libertà che il ciclista e ancor più il cicloturista cercano. È per tale motivo che vi si presta molta attenzione nel momento di scelta della propria destinazione di viaggio, in modo da evitare inconvenienti a destinazione 8,5 cicloturisti su 10 ritengono l'aspetto in questione nodale.

L'accessibilità delle strade e dei percorsi ciclabili è un elemento decisivo per 8 rispondenti su 10. Un percorso necessita di essere fruibile in bicicletta per un turista che sceglie questa opzione di vacanza. La valutazione sull'accessibilità dei percorsi è, naturalmente, un processo che inizia prima di intraprendere il tragitto, in sede di programmazione e pianificazione della vacanza.

Altro aspetto che emerge forte è la sensibilità per la sostenibilità: il 65,8% dei rispondenti dichiara di prestare attenzione e preferire le destinazioni che siano caratterizzate da un'attenzione alla sostenibilità ambientale ed ecologica, considerando il cicloturismo come esperienza "green" a 360 gradi.

Immane poi è l'attenzione verso la qualità dei servizi, determinante per il 63,5% del campione: la qualità è più frequentemente ricercata nelle strutture ricettive (56,5%), subito seguita dalla proposta enogastronomica locale (55,9%).

Oltre ai fattori ritenuti essenziali -di cui sopra- un ruolo importante nella scelta della destinazione è certamente esercitata dalla comunicazione specializzata che ruota attorno al mondo della bike che, peraltro, è caratterizzato da un forte senso di appartenenza ad una "community".

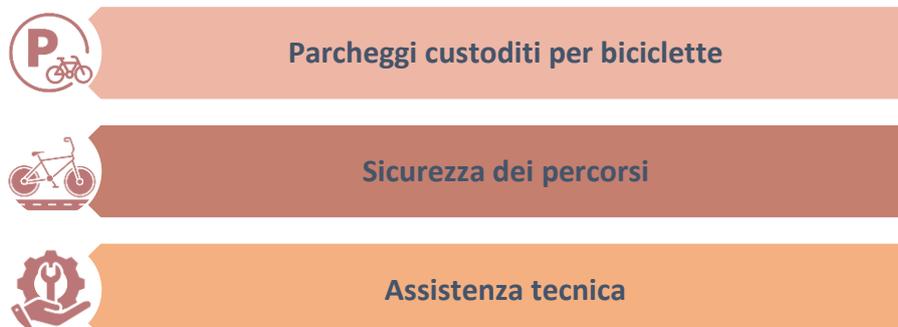
I siti e le riviste di viaggio, con le pagine di descrizione e valutazione/rating degli itinerari, sono considerati un *driver* di scelta da 3 turisti in bicicletta su 5.

Il passaparola tra amici e conoscenti continua ad avere il suo peso per un'importante porzione di utenza (55,8%), che evidentemente si affida volentieri ai racconti e alle esperienze di persone vicine e nelle quali ripone fiducia.

Anche gli "amici virtuali" sono considerati come un'affidabile fonte di informazioni: blog, recensioni e network di appassionati in particolare sono in grado di ispirare 1 cicloturista su 2, più dei social network, che pure raggiungono un discreto 34,6% di incidenza.

A seguire, le fiere specializzate – significative per 1 turista su 5 – i *magazine* e la stampa del mondo bike (19,8%) e solo infine i tour operator esperti di cicloturismo (15%).

Ma una volta a destinazione, quali sono i servizi che una destinazione non può non mettere in conto di offrire per i cicloturisti e per la loro attività in bici?



Poter disporre di **parcheggi custoditi** per biciclette si conferma elemento indispensabile per coloro che intendono godere appieno dei territori, visitandoli anche a piedi senza il costante pensiero di incorrere in furti indesiderati. Sono un elemento fondamentale per innescare quel moltiplicatore economico che il cicloturismo è in grado di generare sul territorio: dalla sosta al ristorante, alla fruizione dei beni artistici e culturali; dallo shopping, al fermarsi nelle strutture ricettive prescelte sapendo di poter trascorre notti in tranquillità avendo il proprio mezzo adeguatamente custodito.

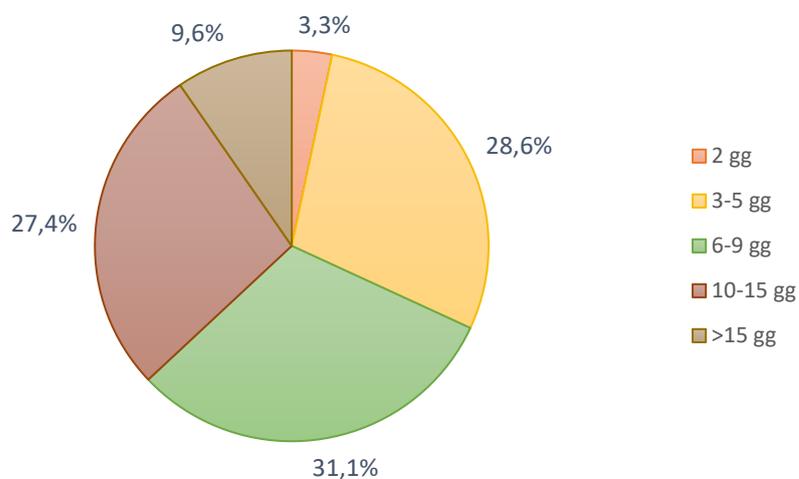
La **sicurezza dei percorsi** è imprescindibile per i turisti in bicicletta, così come la necessità di trovare segnali e indicazioni accurate, grazie a corrette informazioni e un'adeguata cartografia, fisica, ma sempre più via smartphone.

In terzo luogo, si desidera ricevere in loco **assistenza tecnica da parte di operatori specializzati**, che possano agire in caso di inconvenienti, risolvere problemi e riparare eventuali danni.

Indagando su abitudini e comportamenti di viaggio dei cicloturisti in merito all'ultima vacanza da loro effettuata, emerge innanzitutto che per 7 su 10, la motivazione principale del viaggio continua ad essere proprio il desiderio di andare in bicicletta, avvalorando la tesi secondo cui è ciò che conta più della destinazione. In media, su 10 giorni di vacanza sono 8 i «giorni pedalati» e ben il 44,5% dei cicloturisti decide di pedalare ogni giorno.

La permanenza media dei cicloturisti della *community* Bikenomist nella località prescelta è superiore a una settimana, pari a 9,2 giorni. Segue il dettaglio sul numero di giorni del soggiorno:

Durata dell'ultimo soggiorno cicloturistico

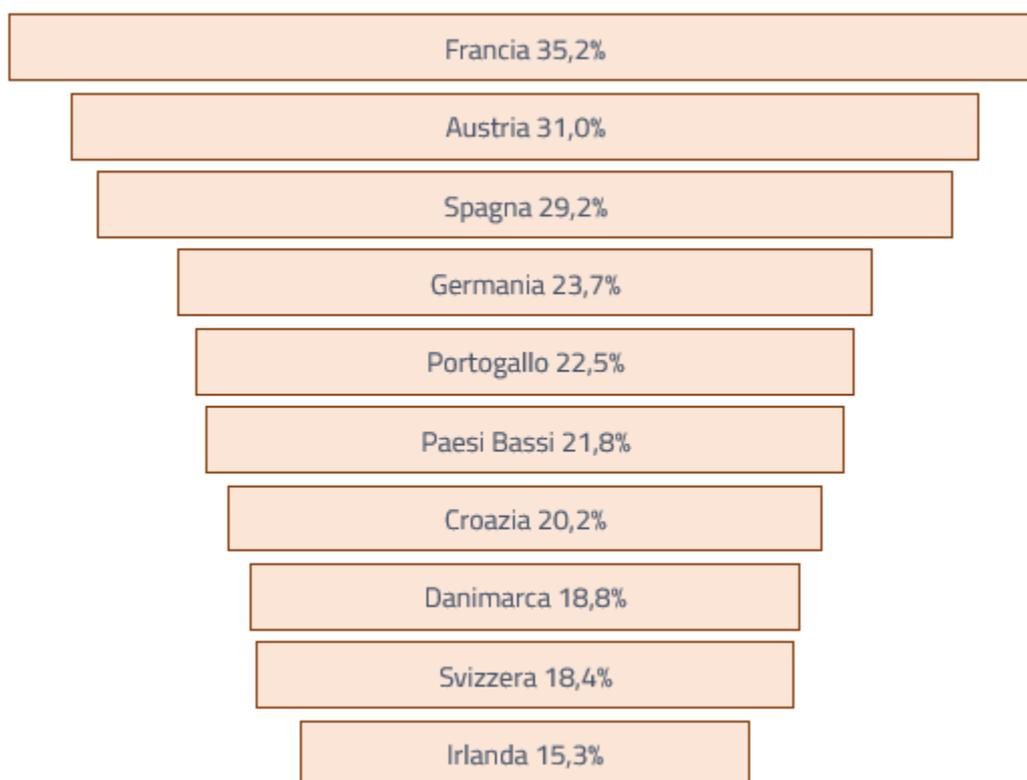


Gran parte dei cicloturisti preferisce viaggiare in coppia (44,6%) e con amici e/o familiari (32,3%), dimostrando che la buona compagnia e la condivisione dell'esperienza rende il viaggio più stimolante, anche se una percentuale residuale preferisce godersi il viaggio da solo.

Una pratica comune per questa tipologia di turisti è quella di effettuare la prenotazione autonomamente (72,9%) e, in più, 1 cicloturista su 2 prenota il suo viaggio con meno di un mese di anticipo, decidendo di alloggiare principalmente in B&B (53,3%), in hotel tre stelle (39,4%), in strutture all'aria aperta (24,1%) e in bike hotel (11%).

Quanto alle preferenze su ciò che si ricerca a destinazione, 9 cicloturisti su 10 segnalano il desiderio di esplorare luoghi sconosciuti, 8 su 10 desiderano visitare zone di interesse culturale e 7 su 10 altre attrazioni note; viceversa, il 63,3% dei cicloturisti intervistati segnala una certa avversione per le destinazioni i cui i percorsi sia previsto lo svolgimento di grandi eventi, evidentemente temendone l'impatto in termini di maggior traffico, confusione e "saturazione" dei luoghi visti come motivi che vanno ad inficiare l'esperienza di viaggio a contatto della natura.

Negli ultimi cinque anni, il 67,5% dei rispondenti ha effettuato almeno un viaggio all'estero, per una media di poco più di 2 viaggi ciascuno (2,4). I Paesi esteri maggiormente gettonati sono risultati l'Austria (44,8%), la Francia (39,5%) e la Germania (31,9%). La top ten dei Paesi nella lista dei desideri per praticare cicloturismo, che rappresenta a ben vedere un'indicazione indiretta di quali siano i Paesi da considerare competitor dell'offerta e del posizionamento della destinazione Italia, è, invece, rappresentata da (erano possibili più scelte):



4.2 Il punto di vista degli operatori specializzati: indagine ai Tour operator del Turismo attivo

Il capitolo presenta e commenta i risultati di un'indagine svolta ad un panel di 34 Tour Operator, sia italiani che stranieri, specializzati nel turismo attivo ed *outdoor*. Le informazioni, raccolte in collaborazione con la rete di impresa **Activeltaly**, offrono uno spaccato molto interessante di come gli operatori specializzati vivano l'evoluzione in corso dal lato della domanda, sulle loro strategie di offerta specializzata, ma anche alcuni interessanti suggerimenti di *policy* per l'ulteriore qualificazione dell'offerta italiana che si riportano a conclusione del presente Rapporto.

Il **target** - Le risposte fornite dai tour operator operanti in questo segmento di offerta, hanno evidenziato una prima differenziazione tra agenzie italiane e straniere: le prime dichiarano di avere un target identificabile principalmente con clientela straniera, soprattutto coppie, attorno ai 55 anni.

Gli operatori stranieri riportano un'età media anche superiore ai 55 anni, elemento condiviso anche da altri settori del turismo attivo: ciò comporta che le agenzie e le stesse destinazioni debbano essere pronte a far fronte alle esigenze di una clientela in età più avanzata, con necessità fisiologiche, mediche ed anche alimentari abbastanza diverse e peculiari.

Secondo i professionisti della Rete Activeltaly, la clientela straniera, soprattutto europea, è caratterizzata da una quota rilevante di cicloturisti con esperienza e con abitudini di utilizzo diffuso della bicicletta nei propri Paesi d'origine, e sulla base di tali esperienze tendono a muoversi da soli, prediligendo esperienze di cicloturismo *self-guided*.

I tour operator italiani, invece, che organizzano tour di gruppo guidati, sono i punti di riferimento per i viaggiatori singoli, ma anche per i gruppi di amici e gli utenti organizzati in varie forme di collettività (associazioni sportive, CRAL, ecc.) che caratterizzano la clientela italiana.

La maggioranza della clientela italiana proviene principalmente dalle Regioni del Nord Italia e dal Lazio (Roma in particolare); i principali flussi di cicloturisti stranieri arrivano dal Benelux, dalla zona del DACH (Germania, Austria, Svizzera) e dal Regno Unito, in termini di confini europei, e dal Nord America (USA e Canada), prendendo in considerazione le aree extra-europee.

Le **motivazioni** - La realtà cicloturistica è perlopiù legata all'ambito del *leisure*, più che al turismo sportivo: quest'ultimo rimane un segmento diverso, legato all'organizzazione di tour e soggiorni, da parte di agenzie turistiche specializzate o di *bike hotel*, in cui l'obiettivo primario è l'allenamento e non il turismo.

Trova conferma anche dalle risposte degli operatori specializzati, quella che è la tesi già esposta in questo Rapporto: ossia che le vacanze cicloturistiche sono, di fatto, organizzate per vedere quanto più

possibile all'interno di un determinato territorio, che siano itineranti o facendo riferimento ad una base fissa; quello che non cambia è, infatti, il binomio bicicletta-fruizione turistica in senso allargato del territorio.

Appare interessante anche che la maggior parte della clientela che si appoggia ai tour operator si avvalga del noleggio delle biciclette. L'utenza straniera, in particolare, non necessariamente ricorre al servizio di trasporto della propria bici; spesso l'itinerario in bicicletta è all'interno di un viaggio più lungo, e questo comporta la scelta di non avere con sé il proprio mezzo per tutto il viaggio. In ultimo, soprattutto per il target del turismo *leisure*, le esigenze e le specifiche tecniche per le bici sono minori e non è particolarmente avvertita la necessità di disporre di mezzi alti di gamma. Un elemento di riflessione, per la cosiddetta "via italiana al cicloturismo", emerge poi dalle risposte dei tour operator stranieri specializzati, che segnalano come l'Italia continui a non essere immediatamente e direttamente associato dai cicloturisti ad una *bike destination* propriamente intesa, ma che debba piuttosto il suo fascino alle proprie risorse enogastronomiche, ai tanti borghi di grande bellezza, al fatto di offrire luoghi di mare bellissimi, alla fruizione del patrimonio naturalistico ad iniziare dai tanti Parchi e, non ultimo, alle favorevoli condizioni meteo e di temperature. Anche in questo caso, quindi, trova conferma il binomio vincente tra la vacanza in bicicletta e una modalità di fruizione turistica trasversale, in cui la visita di città e borghi anche minori ma dal notevole rilievo storico-artistico ed enogastronomico, sono il vero valore aggiunto che può offrire l'Italia.

Le **criticità** - I tour operator riportano come le maggiori criticità che debbono affrontare nell'organizzare la propria offerta di servizi siano legate a due fattori: l'accessibilità dei punti di ricarica per le *e-bike* e la disponibilità di adeguate strutture per il ricovero in sicurezza delle bici. Da parte della clientela, invece, vengono segnalati più frequentemente come punti deboli del muoversi in bicicletta la carenza di piste ciclabili e, di conseguenza, il doversi confrontare con il traffico e le preoccupazioni per la sicurezza stradale nei percorsi a fruizione promiscua.

La conferma della crescita dell'utenza *e-bike* - I retisti ActiveItaly evidenziano la crescita esponenziale, negli ultimi 2-3 anni, dell'utenza *e-bike*, tanto da far supporre, nel breve-medio periodo, che tale domanda sia destinata a superare quella delle bici muscolari. Non a caso, molti tour operator hanno iniziato a proporre tour di gruppo legati al solo utilizzo di biciclette elettriche.

Il cicloturismo come fattore chiave di allungamento della stagionalità turistica - Confermando come i turisti prediligano alloggiare in strutture alberghiere a 3-4 stelle, le aziende della rete ActiveItaly evidenziano la diversa stagionalità di arrivo della clientela, a seconda del mercato di riferimento: chi lavora con persone provenienti dal Sud Europa (Francia, Spagna e Italia) nota come luglio e agosto rimangano i mesi di riferimento; mentre i tour operator che accolgono i clienti provenienti da altre

zone, in particolare dal Nord Europa, segnalano i mesi di maggio e settembre (e a seguire giugno e ottobre) come i più importanti della stagione. Tale “spalmatura” degli arrivi è un fattore fondamentale per l’allungamento della stagionalità, elemento di grande valore strategico per i territori.

Agenzie come “ambassador” dell’offerta territoriale - È significativo prendere in considerazione la collaborazione tra le aziende estere e i fornitori di servizi e/o agenzie a livello locale, giacché su questo aspetto emergono significative similitudini nelle risposte dei tour operator italiani e stranieri. Se alcuni tour operator stranieri si organizzano in maniera totalmente autonoma, anche per la fornitura di biciclette e la scelta dei percorsi, molti altri si affidano a fornitori locali per la prenotazione dei vari servizi turistici (anche per utenti singoli), dando così risalto all’importanza del *know-how* e della conoscenza territoriale caratteristica delle agenzie del territorio.

In questo senso, sono molte le aziende operanti nel mondo cicloturistico che svolgono una sorta di funzione di *Destination Management Company-DMC*, valorizzando e supportando lo sviluppo turistico. Appare fondamentale, quindi, porre maggiore attenzione a questo ruolo, spesso giocato informalmente e “dal basso”, ma non per questo meno strategico per la capacità di organizzazione e di valorizzazione dei servizi offerti dal territorio.

4.3 La Rete di Impresa ActiveItaly

ActiveItaly è una Rete d'Imprese per il turismo attivo e sostenibile, formata da 33 tra tour operator e agenzie di viaggio che operano su tutto il territorio nazionale.

Nata nel luglio 2020, ActiveItaly nasce dalla volontà di alcuni imprenditori, professionisti del turismo attivo e sostenibile, di costituire una Rete ufficialmente riconosciuta che rappresentasse in una voce unica le

piccole e media aziende di un segmento dell'industria turistica italiana che ha saputo conquistare, negli ultimi anni, nuove fette del mercato nazionale e internazionale.

La rete riconosce nel turismo "active" uno strumento utile per apportare benefici sociali, ambientali ed economici ai cittadini, alle aziende e ai territori inclusi negli itinerari di viaggio proposti dai vari tour operator e agenzie di viaggio; e vede nella sostenibilità (intesa in senso lato) uno dei propri valori fondanti. Nell'ottica di sviluppare e promuovere il turismo attivo e sostenibile, gli obiettivi principali della Rete sono:

- la rappresentanza degli interessi degli associati;
- la condivisione di iniziative di formazione e per la ricerca;
- il raccordo organizzativo e nei servizi per consentire economie di scala e di specializzazione che rendano più competitiva sul mercato l'offerta delle imprese retiste;
- una strategia di comunicazione integrata verso il mondo del turismo attivo e sostenibile;
- la partecipazione congiunta a fiere ed eventi di settore.

Per dare il proprio contributo effettivo alla valorizzazione e qualificazione dell'offerta del settore turistico di riferimento, ActiveItaly ha da tempo intrapreso delle collaborazioni con diverse Istituzioni di ricerca, partecipato attivamente ai tavoli istituzionali convocati dal Ministero del Turismo, nonché fondato ed animato un tavolo tecnico di lavoro con le principali Associazioni di Guide Ambientali-Escursionistiche italiane.



CAPITOLO 5 – ESEMPI VIRTUOSI DI *POLICY*, IN ITALIA E ALL'ESTERO

Il capitolo illustra alcuni casi di studio, andando ad esaminare un caso internazionale (Francia) e il contesto nazionale.

Partendo dall'inquadramento del cicloturismo nell'ambito del Piano strategico 2023-2027, si illustrano alcuni esempi virtuosi di politiche pubbliche legate allo sviluppo del cicloturismo in Italia.

5.1 Il caso Francia⁴: “*Le Plan Vélo*” e l’obiettivo di diventare la prima destinazione cicloturistica in Europa

La Francia è la seconda destinazione mondiale del cicloturismo, dopo la Germania, con oltre 9 milioni di viaggi in bicicletta ogni anno ed una quota media stimata per il turismo straniero legato a questo prodotto pari al 20%. La recente pandemia ha prodotto, come nel resto del mondo, un'accelerazione del fenomeno: una crescita del 28% del traffico cicloturistico tra il 2019 ed il 2020; ed una crescita del 52% degli spostamenti in bicicletta dei francesi nel 2022 (rispetto al 2019, ultimo anno pre-pandemico).

Il governo francese sta lavorando da oltre 10 anni al rafforzamento della filiera integrata del cicloturismo, investendo in una serie di azioni per la qualificazione dell'offerta turistica in una logica di partenariato pubblico-privato.

Per raggiungere l'obiettivo di superare la Germania entro il 2030, è stato avviato un **lavoro di consultazione con gli operatori del settore e le associazioni** finalizzato a sviluppare una strategia nazionale del cicloturismo. In particolare, sono stati attivati alcuni programmi di sviluppo del prodotto, tra i quali *ADEME Develop*, finalizzato allo sviluppo di parcheggi e alla creazione di aree di servizio legate al prodotto ma anche a diffondere il marchio **Accueil Vélo®**, con l'obiettivo di passare dagli attuali 6000 a ben 20.000 prestatori di servizi specializzati per la filiera: dall'alloggio, alla ristorazione, dalla fruizione dei siti turistici a quella dei porti, dalle officine di riparazione a tutti quei servizi pensati sulle esigenze del cicloturista. Inoltre, con il programma **“Sviluppare il cicloturismo”**, lanciato nel novembre 2022 con un *budget* di 6,5 milioni di euro in 3 anni, si mira a supportare gli *stakeholder* del turismo e le autorità locali nello sviluppo di percorsi ciclabili e servizi dedicati ai cicloturisti.

Nel settembre 2022, il Primo Ministro Élisabeth Borne ha lanciato ***Le Plan Vélo et marche***, ossia il **“Piano ciclistico e pedonale 2023-2027”**, finanziato con 6 miliardi di euro (2 miliardi risorse nazionali

⁴ <https://www.ecologie.gouv.fr/velo-et-marche>

<https://www.entreprises.gouv.fr/fr/tourisme/developpement-et-competitivite-du-secteur/tourisme-velo>

<https://developper-velotourisme.ademe.fr/>

e 4 miliardi di risorse degli enti locali) e finalizzato a rendere la bicicletta parte della vita quotidiana di tutti i francesi. Tra gli obiettivi di fondo:

1. rendere il ciclismo accessibile a tutti, fin dalla giovane età e per tutta la vita: tra le azioni previste, un programma gestito dal Ministero dello Sport che offre ai bambini dai 6 agli 11 anni 10 ore di allenamento supervisionato; la possibilità di usufruire di incentivi fiscali per le imprese, a disposizione di quei datori di lavoro che incentivano il proprio personale a muoversi in bicicletta; un contributo fino a 800 euro all'anno per dipendente per le spese di viaggio in bicicletta nel tragitto casa-lavoro, *car pooling* o utilizzo di altri servizi di mobilità condivisa (veicoli in *car sharing*, veicoli *free-floating*, ecc.); due tipi di bonus bici: ecologico e per la riconversione (da 1.500 a 3.000 euro per l'acquisto di una bicicletta a pedalata assistita nuova o usata, in cambio della rottamazione di un vecchio veicolo a motore); nelle zone a basse emissioni, il raddoppio a carico del bilancio nazionale di qualsiasi aiuto pagato dall'autorità locale, fino a un limite di 1.000 euro.
2. fare dell'uso della bicicletta e degli spostamenti a piedi un'alternativa effettiva rispetto all'auto privata, sia per gli spostamenti locali che per quelli combinati con il trasporto pubblico a lunga distanza. Questo obiettivo è legato al potenziamento delle piste ciclabili sul territorio nazionale: dalle attuali 57.000 km, agli 80.000 km nel 2027 e ai 100.000 km nel 2030.

Tra le iniziative messe in campo vi sono in prevalenza bandi rivolti ai soggetti pubblici locali e finalizzati a sviluppare servizi di trasporto sostenibile, in particolare infrastrutture ciclabili; ma anche misure di cofinanziamento per la sperimentazione di servizi ciclistici (prestito/noleggio biciclette, officina di autoriparazione, scuola di bicicletta, ecc.); una campagna di comunicazione pubblica per promuovere il ciclismo; un sistema di semafori pensati per aiutare i cicloturisti, parcheggi sicuri nelle stazioni, nei nodi di interscambio, negli edifici, ecc.

3. fare della bicicletta una leva per l'economia, attraverso misure di sostegno finanziario ai soggetti attivi del cicloturismo: tra i vari aiuti introdotti, vi è la concessione di 100 milioni di euro alle eco-organizzazioni del settore per offrire ai francesi biciclette ricondizionate a un prezzo vantaggioso.

Il governo francese stima un totale di 22 milioni di francesi che scelgono di trascorrere una vacanza in bicicletta nel corso dell'anno.

La spesa media di un cicloturista in Francia è stimata in 68 euro pro-capite al giorno, di cui il 70% per alloggio e ristorazione; sono turisti che tendenzialmente spendono più del turista tipo (+24%). Molto bassa invece la spesa del ciclista che fa solo escursioni: in media 17 euro a persona al giorno.

Come per l'Italia anche in Francia si rileva una maggiore propensione da parte dei turisti stranieri a spendere rispetto ai francesi, così come si stima una spesa media giornaliera più elevata per gli

utilizzatori di biciclette a pedalata assistita, che hanno mediamente un'età media più avanzata del cicloturista-tipo e prediligono la sistemazione in albergo.

I benefici economici diretti del cicloturismo sono stimati in 4,6 miliardi di euro (una crescita stimata nell'arco di 10 anni pari al +46%) ed il comparto genererebbe 33.800 posti di lavoro, la metà dei quali nel settore ricettivo e della ristorazione.

Inoltre, si stimano 11,4 miliardi di euro per 76.200 posti di lavoro, integrando gli impatti indiretti (consumo di beni e servizi da parte degli operatori rispetto ai loro fornitori) e gli impatti indotti (consumo di reddito da parte dei dipendenti del settore) del cicloturismo sul territorio francese.

Pertanto, 1 milione di euro di spesa per la produzione di servizi turistici genererebbe 2,74 milioni di euro e 18,3 posti di lavoro nell'economia nazionale. Questi effetti moltiplicatori classificano il turismo in bicicletta come uno dei 65 settori economici con i maggiori effetti a catena sull'economia: si stima come il 77% della ricchezza prodotta dal cicloturismo venga rilasciata sul territorio nazionale.

Di questi impatti economici beneficiano in gran parte le regioni: in 5 anni, i benefici economici della **Loire à Vélo** o della rete di piste ciclabili e vie verdi in Bretagna sono più che raddoppiati; mentre raggiungono più di 100 milioni di euro/anno sulla **Vélodyssée**.

5.2 Il Piano strategico del turismo 2023-2027: il cicloturismo come progetto di sviluppo per la destinazione Italia

Il 17 luglio 2023 è stato definitivamente approvato il nuovo **Piano strategico del turismo**⁵ che sarà in vigore fino al 2027. L'obiettivo principale riguarda il rafforzamento della competitività dell'offerta turistico-culturale italiana dal punto di vista organizzativo e gestionale dei servizi di fruizione turistica, dando ulteriore risalto all'importante patrimonio di risorse culturali che l'Italia possiede, tramite innovazione e professionalità. Prevede, a tal fine, la promozione di forme di turismo sostenibile che mirino ad un soggiorno più duraturo da parte dei turisti con annesse attività tipicamente esperienziali: si vuole puntare, cioè, su un'offerta che sia destagionalizzata e che riguardi aree meno note e messe spesso in secondo piano rispetto alle classiche destinazioni più gettonate.

Sono cinque i pilastri strategici sui quali si basa il piano:

- governance per lo sviluppo di un processo decisionale partecipato e condiviso tra Regioni e Stato, che permetta di unire la conoscenza territoriale delle prime all'intervento del secondo per l'attivazione di linee guida che rendano unitario il settore turistico;
- innovazione per la digitalizzazione dei servizi, usufruendo appieno delle potenzialità offerte dalla tecnologia;
- qualità e inclusione per un potenziamento delle infrastrutture e della mobilità, finalizzato ad accrescere l'attrattività turistica e a valorizzare i territori, in chiave di sostenibilità e autenticità;
- formazione e carriere professionali turistiche per la formazione, riqualificazione e per l'aggiornamento professionale del capitale umano impegnato nel settore turistico;
- sostenibilità, designata come paradigma di riferimento per porre una concreta attenzione su forme di turismo a basso impatto ambientale, tra cui i cammini e il cicloturismo.

Tali pilastri sono poi declinati in otto ambiti strategici: turismo organizzato, fiere e MICE (*Meeting, Incentives, Conferences and Exhibitions*), accessibilità e mobilità turistica, *wellness*, turismo culturale, strutture ricettive, turismo *leisure*, turismo di alta gamma.

Nello specifico, il cicloturismo è richiamato, in modo diretto o meno, in numerosi aspetti, tra cui:

- 1) accessibilità e la mobilità turistica: in particolare, si affronta il tema del trasporto, prendendo in considerazione l'impatto ambientale sul territorio, le criticità e le opportunità per favorire accessibilità e inclusione;
- 2) formazione: il provvedimento prevede la trasmissione a cittadini e turisti delle corrette regole di utilizzo di biciclette, mediante l'utilizzo di applicazioni multilingue scaricabili su smartphone.

⁵ Schema del Piano strategico di sviluppo del turismo per il periodo 2023-2027, A.G. n. 39, 21 aprile 2023.

Mentre per quanto riguarda la sostenibilità, l'intento è quello di coinvolgere la micro-mobilità per gli spostamenti di breve durata, assicurando inoltre servizi in *sharing* di biciclette in ambito urbano;

- 3) *wellness*, un segmento notoriamente importante nel turismo nazionale e internazionale, in cui oltre all'offerta termale e di SPA, vengono inclusi anche il turismo sportivo e il cicloturismo, visti come prodotti complementari;
- 4) la collaborazione interistituzionale per realizzare le infrastrutture necessarie allo sviluppo del cicloturismo (10 ciclovie nazionali e la conversione in percorsi ciclabili delle ferrovie dismesse per un totale di 11.000 km); la progettazione di collegamenti a ciclovie internazionali da attuare con l'Unione Europea e la definizione di standard nazionali omogenei per la qualificazione di "Bike Hotels", in collaborazione con la Federazione Ciclistica Italiana e le Regioni.

Oltre a queste azioni con un richiamo al cicloturismo espressamente citato, altre due coinvolgono indirettamente il tema: si tratta della promozione culturale del ruolo dello sport e dell'incentivazione all'organizzazione di eventi di turismo sportivo tramite la costituzione di Sport Commission regionali.

Sulla scia di quest'ultimo punto, anche il pilastro inerente all'innovazione prevede il coordinamento tra ENIT e Regioni per le attività di promozione degli eventi sportivi ricorrenti di rilevanza nazionale, come il Giro d'Italia, oltre all'effettuazione di un censimento delle ciclovie e dei percorsi permanenti esistenti o in via di realizzazione creando un database digitale fruibile in rete.

Quanto alla qualità, all'inclusività e alla sicurezza, dal Piano si evince l'intenzione di finanziare iniziative per la riconversione del patrimonio pubblico diffuso in strutture ricettive esperienziali e di assistenza per i cicloturisti; e di sovvenzionare progetti per la realizzazione di percorsi ciclabili che rientrino nell'ambito dei circuiti nazionali di eccellenza.

Si intende poi mirare al miglioramento e all'accessibilità dei servizi cicloturistici nella ricettività, con strutture 'bike friendly'; nelle infrastrutture, con *bike park*, aree di sosta e nodi intermodali; nei servizi ancillari, grazie a noleggi, officine e soluzioni di *bike sharing*; nell'informazione e nella formazione, puntando a creare figure di accompagnatori e guide in ambito sportivo professionisti.

Infine, il Piano intende sostenere i progetti sul turismo ciclabile "Life Sic2Sic - In bici attraverso la Rete Natura 2000"⁶ dell'Ispra e il progetto di Federparchi per collegare i parchi italiani, ulteriormente a progetti per la mobilità sostenibile elettrica.

⁶ Cfr. IL PROGETTO LIFE SIC2SIC: <https://lifesic2sic.eu/progetto/> (ultimo accesso: gennaio 2024)

Il Progetto LIFE Sic2Sic intende promuovere una partecipazione attiva e consapevole della cittadinanza alla tutela della biodiversità nei siti della Rete Natura 2000.

Ha come obiettivi principali:

-la sensibilizzazione dei cittadini sul significato e sull'importanza della Rete Natura 2000.

Il terzo comparto da considerare per l'analisi è quello del turismo *leisure*, il quale offre un ampio ventaglio di scelta ai turisti, a partire dalla montagna al mare e al settore nautico, dall'*entertainment* ai parchi tematici, sino ad arrivare poi allo *slow tourism*. In merito a quest'ultimo, è previsto il coordinamento degli interventi sulla mobilità *slow*, cercando di costruire percorsi turistici integrati tra ferrovie, cammini e ciclovie.

In ultima battuta, nell'ambito del turismo di alta gamma - che riporta al concetto di lusso - si propone l'offerta di una logistica integrata e ben organizzata, un'ospitalità ricettiva di alto livello, con notevoli standard di qualità e di servizio per l'offerta di esperienze uniche nel loro genere. L'iniziativa pensata a tal riguardo consiste nel sostenere l'integrazione dell'offerta di servizi, nazionali e regionali, di mobilità di alto livello dedicata a cammini, ciclovie, itinerari enogastronomici e più in generale a forme di turismo lento e alternativo, in collaborazione con gli altri Ministeri.

L'effettiva attuazione di queste misure consentirebbe un vero e proprio salto di qualità nell'offerta, affermando una vera cultura del ciclismo e del cicloturismo in Italia, creando ricchezza sul territorio nazionale e offrendo nuove opportunità di lavoro.

-la promozione di comportamenti ecosostenibili nella fruizione del territorio (itinerari ciclistici e turismo sostenibile);
-la formazione di una cittadinanza attiva nella conoscenza e nel monitoraggio dell'ambiente;
-l'attivazione di un modello collaborativo tra tutti i soggetti che compongono la *governance* territoriale, come modello di azione di *policy* per moltiplicare i benefici economici e sociali della Rete.

5.3 Alcuni esempi di progettualità virtuose per la promozione del cicloturismo sui territori

5.3.1 Il Progetto UpSlowTour (Piemonte)

Il Pinerolese, con le sue valli, le sue montagne e le sue pianure risulta da sempre un territorio vocato al ciclismo, declinato nelle sue varie forme. Proprio partendo dalla consapevolezza di questa vocazione, l'Unione Montana del Pinerolese, in collaborazione con le Amministrazioni Locali e con il prezioso supporto della Regione Piemonte e di partner quali l'APT Turismo Torino e Provincia e



l'Osservatorio Bikeconomy, ha avviato un'articolata strategia mirata a fare del suo territorio un punto di riferimento per gli appassionati della bicicletta, investendo risorse economiche, umane e sociali.

A questo fine, è nato nel 2021 il progetto Upslowtour, caratterizzato da un approccio integrato per la creazione di nuovi percorsi, la loro manutenzione e l'avvio di una strategia promozionale del territorio fondata, appunto, sui servizi per la mobilità cicloturistica.

Upslowtour, in particolare, ha puntato su:

- **un'offerta adatta alle diverse discipline del "bike":** MTB muscolari ed elettriche, biciclette gravel e da corsa, *gravity bike*, *hand bike* per un'offerta di percorsi pensata anche per utenti con disabilità, cicloturismo. La peculiarità è rappresentata da oltre 400 km di percorsi particolarmente adatti alle e-MTB, metà su sentieri e strade sterrate e metà su strade asfaltate secondarie a basso traffico, organizzati in 15 anelli.

Ogni anello è dotato di punto di partenza e punto tappa attrezzati con una colonnina/wallbox di ricarica, totalmente gratuita per gli utenti.

La rete creata è poi stata completata con portabici, un "ciclo-totem" per l'ordinaria manutenzione della bicicletta, realizzato con la locale pietra di Luserna, pannelli informativi e una segnaletica dedicata.

I percorsi ad anello vanno da una quota minima attorno ai 370 s.m.l. per arrivare fino a quasi 2.400 s.m.l., con percorsi compresi tra i 12 e gli oltre 40 km di lunghezza.

Ogni anello, peraltro, è stato progettato con l'obiettivo di rappresentare, oltre che una modalità di fruizione sostenibile del territorio, una vera e propria vetrina dell'area, caratterizzata da importanti connotazioni paesaggistiche, naturalistiche e storico-culturali.

- **la costante manutenzione degli anelli:** anche grazie all'attivazione del canale Telegram Upslowtour Live Info, la manutenzione è svolta in forma collaborativa con l'utenza che, tramite il

proprio smartphone, può segnalare in tempo reale eventuali criticità e disservizi lungo i percorsi, ricevendo informazioni costanti sui percorsi stessi.

- **eventi, promozione e comunicazione:** grazie alle numerose partnership attivate con soggetti pubblici e privati di rinomata competenza e professionalità, la visibilità del territorio e della sua offerta di esperienza cicloturistiche è poi assicurata da un sito internet di recente restyling; dalla presenza sui canali social; e dall'aver reso disponibili sull'app **Outdooractive**, a portata di smartphone per milioni di utenti in Europa e nel mondo, tutte le tracce e le informazioni tecniche relative ai percorsi.
- **sviluppo di scenari futuri dove il cicloturismo diventi elemento centrale e trainante di vari fattori di miglioramento sociale, economico e culturale del territorio:** con questo intento è stato avviato, in collaborazione con l'Osservatorio Bikeconomy, un importante percorso di coinvolgimento delle aziende private interessate ad assumere il paradigma della transizione ecologica e della sostenibilità come priorità per il proprio ri-posizionamento strategico e di mercato.

Da questo comune sentire è anche nato il **Contratto di Rete "Upslowtour Bike Experience"**, che vede coinvolte 27 aziende del Pinerolese, operanti in diversi settori (ricettività, noleggio e vendita, produttori agricoli, taxi bike, accompagnatori cicloturistici, ecc...) che hanno deciso di collaborare al fine di valorizzare il progetto Upslowtour e creare un'offerta integrata, in grado di rispondere alla domanda di servizi dedicati al ciclista e aiutare l'utente a vivere al meglio la propria esperienza sul territorio.

5.3.2 La strategia integrata della Regione Veneto

Il Veneto ha avviato già da diversi anni una strategia articolata per lo sviluppo e la qualificazione della propria offerta nel segmento di prodotto cicloturistico, che va oltre il pur intenso sforzo per l'apertura e la gestione di nuovi percorsi cicloturistici.

Nell'ambito del progetto "Cycling in the Land of Venice" sono state svolte azioni di coordinamento dei club di prodotto: tra queste, l'adozione e diffusione della **Carta dei Servizi del Cicloturismo** (www.regione.veneto.it/web/turismo/veneto-in-bicicletta-carta-dei-servizi), un progetto promosso dalla Regione e da Veneto Innovazione in attuazione del Piano Strategico del Turismo regionale, che mira a coinvolgere gli operatori del turismo nello sviluppo e nella promozione di un'offerta specializzata e con standard elevati di servizio.

Altro elemento qualificante di questa strategia è quello della **promozione di Reti di impresa** per un'accoglienza sostenibile dei cicloturisti e per innescare un processo di differenziazione dei servizi, anche sulla base di percorsi di formazione e qualificazione *ad hoc* degli operatori.

Lungo l'itinerario cicloturistico che collega il Lago di Garda a Venezia, ad esempio, è attiva la rete di impresa **Garda Green** (www.gardagreen.org), che accoglie i cicloturisti con servizi specifici: *bike hotel*, noleggi, guide, ristoranti. Questa rete si è dotata di un protocollo, di un sistema integrato di gestione e di una card per condividere processi e soluzioni di servizio improntati a standard elevati di sostenibilità.

Un esempio di progettualità di rigenerazione territoriale finalizzata alla promozione della salute e del benessere psicofisico dei cittadini incoraggiando la scoperta del territorio attraverso una mobilità lenta è il **progetto Green Tour**: si tratta di 600 km di percorsi, molti lungo l'ex ferrovia Treviso-Ostiglia, di cui la Regione ha finanziato il completo recupero e su cui è in corso un progetto di riforestazione, promosso dalla Federazione Italiana Ambiente e Bicicletta-FIAB Veneto, che vede coinvolti i Comuni del vicentino ed Etifor, uno spin off dell'Università di Padova. Green Tour fa parte della **Rete Escursionistica Veneta** (https://www.veneto.eu/IT/Slow_bike/?s=493), 1200 km di ciclovie di cui la FIAB ha curato tutta la georeferenziazione della segnaletica.

Il modello veneto ha visto concorrere Regione e Fondazioni bancarie nel destinare cospicue risorse per l'implementazione della rete di ciclo-itinerari; in particolare, con un provvedimento annuale ad hoc, vengono finanziati, attraverso specifici bandi, gli enti di gestione delle ciclovie riconosciute dalla Regione: la già menzionata Treviso-Ostiglia, la Ciclovie Berica e l'anello dei Colli Euganei. I soggetti gestori promuovono la ciclovie (partecipazione a fiere, iniziative di marketing e presidio dei canali social) e si occupano anche della manutenzione ordinaria.

Un altro elemento strategico dell'offerta regionale è quello **dell'intermodalità treno + bici**: sono stati aumentati i posti bici in quasi tutta la flotta, con focus sulla Bologna-Brennero (tratta gestita da Trenitalia del Veneto) con oltre 900 posti bici giornalieri da aprile a ottobre; e sulla Trieste-Venezia (tratta gestita da Trenitalia Friuli-Venezia Giulia), con oltre 400 posti bici giornalieri nel periodo estivo. A questi, solo per il periodo estivo, si aggiungono i 67 posti bici sul treno-bici delle Dolomiti, Venezia-Calalzo.

Infine, in Veneto sono attivi tra i più importanti operatori europei del cicloturismo, tra cui la vicentina Girolibero, e aziende che, in raccordo con la strategia regionale di promozione del cicloturismo, propongono itinerari originali con servizi personalizzati.

“Itinera travel” a Verona, “Viaggiare curiosi” a Padova e “Bike and Travel” a Venezia, tra le altre, sono esempi di operatori che, oltre ai servizi per vivere il viaggio in maniera spensierata, propongono esperienze per scoprire il lato più autentico del Veneto (visita alle Ville Venete, nelle cantine e nei laboratori degli artigiani locali).

Una modalità originale per vivere il cicloturismo è poi data dalle escursioni combinate in bicicletta e barca. Gli argini dei fiumi veneti sono vie di comunicazione antiche e *green* e non sorprende che molti argini e riviere siano attrezzati con bellissime piste ciclabili in sede propria, asfaltate e dotate di segnaletica. Lungo il Bacchiglione, la Riviera del Brenta e la Laguna di Venezia è possibile caricare le biciclette in imbarcazioni dotate di servizi specifici per il cicloturismo, accessibili anche ai diversamente abili.

Anche la rete camerale veneta ha dato il proprio contributo a mantenere alta l'attenzione sull'offerta cicloturistica della Regione: in particolare, la Camera di Commercio di Padova, insieme a Venicepromex, nel marzo 2023 ha organizzato il "Veneto Bike Forum - Il cicloturismo volano per lo sviluppo del territorio", due giorni di talk e workshop per operatori del settore e appassionati del mondo bici.

5.3.3 Appennino Bike Tour (la Ciclovía dell'Appennino)

Appennino Bike Tour, la ciclovía dell'Appennino, è la più grande direttrice di mobilità sostenibile del Paese, collegando la Dorsale con un itinerario di 3100 km su strade secondarie a basso traffico. Unisce 300 piccoli Comuni da Altare, in provincia



di Savona, ad Alia, in provincia di Palermo, attraverso 14 Regioni, 33 Province e 56 aree protette tra Parchi e Riserve Naturali.

Il percorso, che è stato reso riconoscibile con l'installazione della segnaletica Nord – Sud, realizzata in seguito all'emanazione del Dl Semplificazioni e al Decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, per 1700 segnali e pannelli urbani ed extraurbani, crea una via d'accesso alle aree interne ed ai tanti piccoli borghi che caratterizzano l'Appennino.

Ciò ha consentito di dare avvio al Piano Nazionale di Sviluppo Sostenibile della Dorsale e di iniziare a proporre sui mercati l'Appennino come un'unica destinazione turistica facilmente accessibile in bicicletta, caratterizzata da un'offerta autentica, ricca di tipicità culturali ed eno-gastronomiche ed immersa in un patrimonio naturale di enorme valore.

La realizzazione di una progettualità così ampia è stata possibile grazie al positivo avvio avuto nel 2017, al G7 Ambiente di Bologna, quando l'idea del progetto è stata presentata, con il supporto del Ministero dell'Ambiente, come strategica per lo sviluppo delle aree interne del Paese. Il sostegno istituzionale dello stesso Ministero dell'Ambiente (dalla Segreteria Tecnica del Ministro, alle Direzioni Generali

competenti per materia) ha consentito di identificare e selezionare le 44 tappe e dare avvio all'iter istituzionale.

Nel corso di sette anni di lavoro, anche grazie ad un impegno *bi-partisan* che saliva dai territori, è stato da un lato portato avanti l'iter legislativo; dall'altro, attraverso la cooperazione su ogni territorio di Sindaci, Associazioni del terzo settore, Parchi e tecnici esperti in progettazione del territorio, è stato possibile individuare il miglior percorso a basso traffico che collega le singole tappe.

Come detto, un fattore decisivo per il successo del progetto è stata la governance, coordinata a livello nazionale da Appennino Bike Tour e da Vivi Appennino, che ha visto il coinvolgimento di Legambiente, delle Amministrazioni Locali e delle realtà associative sui territori, sia per la realizzazione del prodotto che per la sua promozione sui mercati turistici.

I prossimi passi del progetto prevedono per il 2025, a completamento della direttrice principale, l'installazione della segnaletica di ritorno Sud - Nord e lo sviluppo, attraverso i segnali approvati dal Ministero, di rami secondari di collegamento che consentiranno di costruire una rete ciclabile nazionale, in connessione con la direttrice principale, per mettere in rete gli oltre 1400 Comuni dell'Appennino.

L'itinerario, grazie al sostegno di un importante brand alimentare italiano e alle annuali campagne di animazione realizzate da ViviAppennino e Legambiente, è oggi dotato di una stazione di ricarica e mini-officina per *e-bike* in ciascuno dei 44 Comuni tappa, una ogni 70 km circa.

È stata questa una scelta strategica dal momento che l'introduzione sul mercato delle *e-bike* ha abbattuto i dislivelli, rendendo anche le strade appenniniche percorribili a tutti ed ampliando in tal modo il bacino di utenza potenziale di Appennino Bike Tour.

Le informazioni sull'itinerario sono assicurate da un'app di navigazione che segnala i punti di interesse turistico lungo il percorso e dalla pubblicazione di una guida cartacea, edita dal Gruppo Mondadori, di cui il cantautore Francesco Guccini ha curato la prefazione.

Appennino Bike Tour è certamente un buon esempio di programmazione di una strategia di lungo periodo che ha saputo fare del partenariato tra livelli diversi di governo un punto di forza.

Una programmazione che guarda al futuro di queste aree, in cui la bicicletta diventa il mezzo di trasporto sostenibile per la scoperta dei territori, con la mission di mettere a sistema le tante eccellenze presenti e di stimolare quella crescita economica e occupazionale che consenta alle nuove generazioni di restare a vivere in Appennino.

5.3.4 Sicily Divide (Sicilia)

Sicily Divide ⁷, è un progetto nato nel marzo 2020, in piena pandemia, ideato da Ciclabili siciliane⁸, un'associazione con sede a Palermo che collabora con un tour operator locale specializzato in viaggi organizzati in bicicletta (Inspiring Tours).



Vengono proposti due possibili percorsi, uno classico da Trapani a Catania e uno alternativo con partenza da Palermo, entrambi suddivisi idealmente in 7 tappe che vengono puntualmente descritte e geo-referenziate sul sito web dedicato.

Gli itinerari proposti, lunghi nel complesso 470 km, attraversano la Sicilia da ovest ad est e sono stati pensati per favorire la scoperta e la valorizzazione delle aree interne, percorrendo strade secondarie a basso impatto di traffico e sentieri locali sterrati che sono delle piste ciclabili di fatto.

Le aree remote e montagnose dell'Appennino Siciliano e delle grandi valli del centro dell'isola regalano panorami, profumi ed incontri indimenticabili, offrendo un'esperienza di cicloturismo immersi tra saline, ferrovie abbandonate e boschi, da scoprire e percorrere con mountain bike, gravel o trekking bike.

La traccia della Sicily Divide attraversa alcuni dei borghi e villaggi più belli della Sicilia che rischiano di diventare città fantasma per colpa dello spopolamento; come in altre aree del Paese, l'idea è quella di contribuire con la promozione del cicloturismo a sostenere il tessuto socioeconomico di queste comunità.

Il modello sviluppato da Sicily Divide, che già coinvolge un'utenza di quasi 3000 cicloturisti all'anno, ha dimostrato di essere efficace, tanto da convincere Ciclabili Siciliane a sviluppare altri itinerari nel resto della regione. In particolare, i nuovi itinerari avranno la caratteristica di essere circolari, dunque ad anello; ciò risolverà alcuni dei problemi logistici degli itinerari lineari, ad esempio l'esigenza di tornare al punto di partenza, rendendo il viaggio ancora più sostenibile dato che il punto di partenza e di arrivo coincideranno e saranno raggiungibili in bicicletta. La moltiplicazione degli itinerari in tutta la regione, 7 in totale, renderà la rete Sicily Divide la più vasta e articolata della Sicilia.

Altri aspetti qualificanti del progetto, sono: aver creato una rete di bike hotel (ogni struttura ha una propria scheda di presentazione sul sito web Sicily Divide) che garantiscono un prezzo convenzionato ai cicloturisti e la presenza di rimesse sicure per le biciclette; aver reso direttamente prenotabili on line

⁷ Fonte <https://sicilydivide.it/>

⁸ <https://ciclabilsiciliane.com/it/la-sicilia-in-bici/>

una serie di servizi, quali, ad esempio, la prenotazione di tour organizzati con guida esperta; aver creato una app dedicata che consente di controllare i *waypoint* georeferenziati con i punti di maggiore interesse e gli avvisi di prudenza nel caso di blocchi o deviazioni.

Per chi preferisca un'esperienza individuale, sono offerti una serie di servizi prenotabili on line e disponibili lungo il percorso: alloggio, ristorazione, noleggio bici, deposito e trasporto bagagli in borse fornite dagli organizzatori, accesso a negozi specializzati e ciclofficine.

Lungo il percorso sono dislocati dei check point, ovvero delle strutture convenzionate che offrono servizi utili al ciclista e danno la possibilità di "collezionare" dei timbri lungo le varie tappe del percorso, utili per ottenere il "brevetto" di "Dividers", a ricordo dell'esperienza vissuta. Questo attestato di percorrenza permette agli utenti di entrare a far parte della *community* dei partecipanti e rimantenere in contatto tramite un blog.

Non ci sono costi per i cicloturisti ma la possibilità di fare una donazione nel momento in cui viene richiesto il *Divider's pass* che contiene una serie di informazioni utili relative all'itinerario e a come organizzare l'esperienza: info tecniche sulle tappe, codici QR con le indicazioni su ciclofficine, noleggi, bike hotels e ristoranti.

CAPITOLO 6 – PER UNA VIA ITALIANA AL CICLOTURISMO

Questa 4° edizione del Rapporto sul cicloturismo fotografa un prodotto turistico la cui crescita, in termini di interesse e di domanda di mercato, attuale e potenziale, appare negli ultimi anni costante. Le presenze dirette generate nel 2023 sono state oltre 56 milioni, pari al 6,7% del totale, per un impatto economico stimabile in oltre 5,5 miliardi di euro (in crescita del 19% sul 2022).

Si tratta di un trend positivo e in evidente consolidamento, ma che presenta potenzialità ancora lungi dall'essere colte appieno. La forte attenzione per il prodotto cicloturistico italiano che mostra il mercato, in particolare dal lato della domanda internazionale, attenta alla qualità dei servizi e potenzialmente alto spendente; e la graduale ma costante crescita di un'offerta che va via via migliorando con proposte di qualità e progressivamente più mirate verso l'utenza esperta, raccontano bene il successo di questo segmento di mercato.

Un trend, oltretutto, avvenuto in un anno, il 2023 che, pur caratterizzato da un generale recupero nei volumi degli arrivi, in particolare dei turisti stranieri, è stato tuttavia reso più complicato dall'impatto della forte crescita dei prezzi, tanto nei trasporti che nelle spese di soggiorno, nonché delle perduranti tensioni internazionali.

Paradossalmente, è proprio il percorso di crescita vigorosa del cicloturismo italiano che sta mettendo in luce alcune sue debolezze e perduranti contraddizioni, che rischiano di inficiare i tanti sforzi promozionali in atto.

Non a caso, nel Rapporto si è voluto anche quest'anno dare evidenza ad alcune esperienze di successo di imprenditori illuminati, che hanno saputo inventare percorsi e un'offerta generale di qualità, anche e soprattutto andando a "vivificare" aree interne del Paese, lontane dai tradizionali flussi turistici e in Regioni ad oggi meno "toccate" dal cicloturismo, quali la Sicilia e la Campania.

Altre variabili di questa "equazione in chiaroscuro" del cicloturismo italiano, tra i fattori positivi, appaiono:

- il **diffondersi della sensibilità per la sostenibilità ambientale**, trasversale a tutte le forme di turismo e oramai fondamentale driver del posizionamento sul mercato;
- il **grande interesse sui territori e nelle destinazioni** a puntare sul target del turismo attivo in generale e del cicloturismo in particolare, investendo spesso risorse non indifferenti sia in nuovi percorsi cicloturistici che in politiche di promozione dedicate;
- la generale e costante **crescita dell'interesse per forme di turismo attivo**;

- un **tessuto associativo fatto di praticanti amatoriali entusiasti** che può facilmente essere coinvolto nella progettazione e nella manutenzione di nuovi itinerari e ciclovie.

Questo scenario positivo trova, tuttavia, anche elementi che possono facilmente essere volti al negativo, in particolare:

- la forte difficoltà dimostrata da molte Amministrazioni Locali nell'utilizzare al meglio **le risorse finanziarie del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza destinate a irrobustire e integrare in una rete coerente l'offerta di ciclovie e ciclo-itinerari** che fa temere che possa andare in gran parte persa quella che appare come un'occasione storica per un definitivo salto di qualità dell'infrastrutturazione per fini cicloturistiche del Paese;
- la difficoltà a dare concreta attuazione alla normativa nazionale concretizzata nel **"Piano Generale della Mobilità ciclistica urbana ed extraurbana 2022-2024"** che rischia di trasformare la programmazione che era stata abbozzata per il sistema nazionale delle ciclovie in un'occasione mancata, essenzialmente per i problemi di governance tra i diversi livelli.

In questo scenario, il fenomeno cicloturistico italiano pare stia conoscendo una sorta di **"rivoluzione gentile, ma disordinata"**, una crescita confusa che vede mischiarsi elementi certamente positivi in uno scenario di minacce e punti di debolezza che stentano a trovare un orizzonte di condivisione e coordinamento per essere risolti. Manca decisamente una "politica nazionale per il cicloturismo" che, se attuata, potrebbe rendere il cicloturismo italiano un prodotto non solo di pari dignità rispetto ad altri più consolidati che caratterizzano il nostro Paese, ma anche in grado di cogliere pienamente le proprie potenzialità di mercato, certamente ancora ampie.

Nel Rapporto dello scorso anno era stato riassunto, in una vista sinottica, lo stato attuale e le prospettive di ulteriore qualificazione e crescita dell'offerta cicloturistica italiana, proponendo un tentativo di analisi SWOT che, per molti aspetti, risulta ancora attuale, ma che è parso utile rileggere e riproporre alla luce dei numeri e delle considerazioni svolte in questo lavoro.

Molte delle osservazioni ivi contenute, che facciano riferimento a opportunità o minacce, punti di forza o di debolezza della cosiddetta "via italiana al cicloturismo", pur nella responsabilità esclusiva degli autori di questo Rapporto, sono frutto di un confronto con esperti del settore (imprenditori, amministratori pubblici, giornalisti ed opinionisti) che hanno voluto condividere con noi le proprie opinioni e proposte di *policy*, partecipando con passione e professionalità ad un panel convocato *ad hoc*.

6.1 Un rinnovato tentativo di analisi SWOT del cicloturismo italiano

PUNTI DI FORZA (*Strengths*)

- Perdurante attrattività dell'Italia, considerata come “luogo di vacanza ideale”, per l'articolata caratterizzazione geografica e paesaggistica (marino-costiera, pianeggiante-rurale, collinare e montana) e la diffusa e diversificata presenza di attrattori (archeologici, storico culturali, artistici ed esperienziali) di particolare rilievo e significatività;
- attenzione crescente nella domanda internazionale e accresciuta visibilità di mercato del turismo attivo e, in tal ambito, del prodotto “Cicloturismo”;
- clima che ben si adatta alla pratica del cicloturismo per larga parte dell'anno (in particolare, nelle regioni meridionali);
- un'offerta di infrastrutture per il cicloturismo e di servizi qualificati già di medio-alta qualità, seppur concentrati prevalentemente in alcune aree del Paese;
- amplissima presenza di strade provinciali, comunali, a bassa intensità di traffico, bianche, interpoderali, ecc., facilmente trasformabili in percorsi ciclabili, sia in sede esclusiva che promiscua.

PUNTI DI DEBOLEZZA (*Weaknesses*)

- Un'offerta cicloturistica nazionale che presenta standard ancora non del tutto adeguati alla domanda internazionale (alla luce del grado di servizi e del livello di esperienze cui questa è abituata) ed elevato grado di frammentazione nelle diverse proposte progettuali;
- itinerari cicloturistici non ancora ben integrati con la rete EuroVelo europea e che risentono delle difficoltà di una progettazione con una “regia unica” a livello nazionale, in grado di connettere gli assi nazionali con le diramazioni territoriali a livello logistico-infrastrutturale; ma anche di rivolgersi a tipologie diverse di utenza (*commuter*, sportivo-amatoriale, cicloturistica);
- maggioranza dei percorsi ciclabili disponibili solo su sede promiscua, con livelli di sicurezza, di segnaletica di indirizzamento e informativa decisamente migliorabili;
- offerta di servizi dedicati, in particolare per la fascia di utenza alta di gamma, non uniforme sul territorio nazionale;
- servizi di trasporto pubblico, in logica di intermodalità (bici-bus, treno-bus, parcheggi scambiatori) ancora deficitari, in particolare nelle aree interne;
- integrazione del prodotto cicloturismo in pacchetti di offerta turistica in grado di valorizzare trasversalmente le destinazioni che, in molti territori, appare certamente migliorabile.

OPPORTUNITÀ (*Opportunities*)

- Crescita del segmento del turismo attivo sia a livello internazionale che nazionale, con un aumentato interesse e sensibilità in larghi strati della popolazione per forme di turismo più sostenibili ed a stretto contatto con la natura;
- grande potenziale del cicloturismo nella prospettiva di diversificazione dell'offerta turistica e per internazionalizzare e allungare la stagionalità dei flussi turistici;
- crescita della visibilità assicurata dai (grandi) eventi, sia professionistici (Giro d'Italia, Tour de France che partirà da Firenze nel luglio 2024, Giochi del Mediterraneo 2025) che amatoriali come polarizzatori dell'interesse dei cicloturisti (si pensi all'impatto sul territorio di una manifestazione come "l'Eroica" che ha saputo diventare un vero e proprio attrattore di flussi cicloturistici ben oltre il periodo della gara stessa e modello per repliche di successo in Italia e nel mondo);
- forte interesse per il cicloturismo e, più in generale, per forme di mobilità più sostenibili, nelle istituzioni pubbliche a livello europeo, nazionale e regionale che si mostrano ben disposte ai relativi investimenti;
- risorse per investimenti nell'ambito del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza e di altre fonti di finanziamento, a disposizione degli Enti Locali che dimostrino concrete capacità di impegno delle risorse e di progettazione e realizzazione degli interventi;
- un ventaglio crescente di buone prassi dal lato dell'offerta, anche in realtà finora meno toccate dal fenomeno, in particolare nel Sud del Paese, da mettere a fattor comune per un ulteriore sviluppo del cicloturismo;
- forte potenziale rappresentato dalle numerose aree interne di particolare pregio collegate da arterie minori a basso impatto veicolare e ricche di tracciati di ferrovie dismesse da riadattare, così da fare del cicloturismo uno strumento di rigenerazione a basso impatto e ad alta potenzialità economica di molte zone "turisticamente minori" del Paese;
- crescita di una filiera di imprese (anche *start-up*) che sviluppano e offrono servizi e soluzioni specifiche per la mobilità cicloturistica;
- presenza di un tessuto associativo ed amatoriale sensibile e appassionato, che può essere coinvolto in percorsi di progettazione, animazione e gestione di ciclovie e itinerari che prevedano l'uso della bicicletta a fini turistici.

MINACCE (*Threats*)

- Forte crisi congiunturale della filiera produttiva del *bike* (con un crollo della domanda di mercato stimata del -40% massimo, probabilmente anche per essere stata un po' "drogata" dagli incentivi erogati negli anni precedenti);
- crescente concorrenza internazionale, non solo da Paesi da sempre "culturalmente" pionieri e leader nell'offerta di servizi dedicati (Austria, Germania, Svizzera, Paesi del Nord Europa) ma anche da Paesi più direttamente *competitor* (si pensi alla Spagna);
- una tendenza alla revisione del Codice della Strada che presenta elementi fortemente penalizzanti per l'utenza "più fragile", quale quella cicloturistica: aumento della cilindrata delle auto guidabili dai neo-patentati; opposizione al limite dei 30 km di velocità nei centri urbani (limite pacificamente accettato in altri Paesi UE); avversione all'installazione degli autovelox e delle sezioni di viabilità riservata alle biciclette;
- permanere di un atteggiamento culturale poco tollerante nei confronti dei cicloamatori e dei cicloturisti, rispetto ai Paesi nostri *competitor*;
- esigenza di un maggior coordinamento delle azioni e degli investimenti tra i diversi livelli di governo (tra i Ministeri competenti, a livello centrale, così come tra Ministeri e Regioni e tra Regioni, altri Enti locali e *stakeholder* vari a livello locale);
- tempi lunghi di realizzazione delle ciclovie e scarsa sensibilità su quanto gli aspetti della governance e della manutenzione (da presidiare con capacità gestionali e risorse adeguate), siano elementi essenziali, almeno quanto la realizzazione dell'infrastruttura stessa;
- forte difficoltà a raccordare i tratti urbani delle ciclovie con quelli extra-urbani che inficia fortemente quella fruizione turistica trasversale che gli stessi cicloturisti segnalano tra le proprie motivazioni di vacanza;
- inadeguata presenza di personale qualificato nella pianificazione e gestione della specifica offerta di servizi; permanere di un'esigenza di maggior integrazione e raccordo del cicloturismo con le più generali politiche di costruzione di pacchetti integrati di promozione turistica dei territori.

6.2 Un set di proposte per una politica nazionale e regionale a sostegno dell'offerta cicloturistica

Sulla base di tale analisi, si è ritenuto opportuno formulare alcune proposte, senza alcuna pretesa di esaustività, che ISNART e Legambiente, sulla base della propria azione di monitoraggio e analisi dello sviluppo del fenomeno cicloturistico nell'ultimo quadriennio, si sentono di proporre alla comune riflessione:

1. **Qualità e sicurezza infrastrutturale, ma anche tutela "culturale"**: non si tratta solo di garantire continui investimenti per migliorare e rendere più sicuro alla fruizione cicloturistica il sistema viario nazionale, tanto delle ciclovie che dei percorsi cicloturistici in sedi promiscue; bensì di garantire un'evoluzione della normativa, a cominciare dal Codice della Strada, che spinga - anche culturalmente - nella direzione di una maggior tutela dell'utenza fragile (pedoni, cicloamatori, cicloturisti) sulle strade del Paese.
2. **Sviluppo di nuovi percorsi ciclabili secondo un disegno che metta in relazione e valorizzi la fruizione cicloturistica integrata dei centri storici e della rete di percorsi extra-urbani**: l'Italia, a differenza di altri Paesi europei, può vantare una capillare rete di infrastrutture viarie a bassa intensità di traffico che collegano piccoli centri delle aree interne "scrigni" di eccellenze turistiche. Queste piccole arterie, complice il processo di spopolamento che ha interessato nel corso degli anni questi territori, potrebbero facilmente diventare delle "ciclovie di fatto", andando a definire, ed in alcuni casi a "ricucire", la rete cicloturistica italiana, colmando in tal modo il divario con altri Paesi europei. L'elemento fondamentale è quello della capacità di disegno coerente di tale rete, che deve avere **continuità**. Il tema delle risorse appare in questo senso relativo, dato che con pochi investimenti mirati, da realizzarsi prevalentemente sulla segnaletica, sulla riconoscibilità dei percorsi e su punti di servizio specializzati (ciclofficine, servizi di trasporto bagagli, aree di sosta e punti ricarica per le *e-bike*), si renderebbero rapidamente fruibili all'utenza cicloturistica nuovi territori e aree interne, contribuendo significativamente al loro sviluppo.
3. **Selezione e messa a fattor comune delle migliori prassi**: l'obiettivo maggior esperienza di alcune Regioni italiane nella programmazione e sviluppo di strategie per la valorizzazione dei territori attraverso il cicloturismo, dovrebbe essere messa a disposizione di quelle aree del Paese che stanno in questa fase avviando analoghi investimenti. E questo non soltanto per la diffusione delle migliori prassi in termini di progettazione e sviluppo di nuove ciclovie e percorsi, ma anche per le indispensabili scelte gestionali (si pensi al già richiamato elemento strategico della manutenzione dei percorsi); per quelle relative alla progettazione e sviluppo dei pacchetti turistici, centrati

sull'esperienza *bike*, ma in grado di valorizzare tutte le eccellenze del territorio; e del relativo posizionamento sui mercati internazionali.

4. **Importanza di una strategia di comunicazione specifica e coordinata:** appare utile dare continuità a una strategia promozionale di sistema, anche puntando sui grandi eventi, che valorizzi il cicloturismo italiano sui principali mercati internazionali (che coprono oltre il 60% della domanda), con un focus particolare rivolto al target dei turisti attivi alla ricerca di esperienze esclusive.
5. **Politica fiscale per la filiera del ciclo italiana:** valutare l'opportunità di accogliere la sollecitazione del Parlamento Europeo ai Paesi membri per la riduzione dell'IVA sugli acquisti di biciclette e sui servizi connessi (noleggio, riparazione ecc...). Decisione che potrebbe alleviare la crisi congiunturale che sta attanagliando la filiera produttiva.
6. **Investire nella crescita qualitativa complessiva del sistema di offerta, a partire dall'adozione di alcuni standard internazionali di qualità per le professionalità di riferimento nel settore:** appare evidente come la qualità media dell'offerta specifica del settore possa essere ulteriormente qualificata, per renderla coerente con le esigenze di una domanda che va sempre più segmentandosi. In questo senso, anche il cicloturismo soffre per la mancanza di professionalità specifiche (quali *bike marketing manager*, designer di esperienze, guide esperte, ecc...), da formare in coerenza con le linee guida settate in sede europea e gli standard internazionali; professionalità che appaiono indispensabili per offrire servizi sempre più customizzati e a valore aggiunto.
7. **Una politica promozionale e di governance coordinata per il segmento del turismo attivo:** il crescente interesse per il segmento del turismo attivo, di cui il cicloturismo è parte preminente, ma non esclusiva, merita una politica promozionale e una strategia di qualificazione e gestione di sistema, che idealmente dovrebbe far capo al Ministero del Turismo, e che vada a incidere sugli elementi strategici sopra richiamati: esigenze in termini di nuove professionalità specifiche; messa a fattor comune delle migliori prassi in termini di modelli di *governance* e gestionali delle infrastrutture sviluppate e nei nuovi servizi offerti alla clientela; strategie di comunicazione e valorizzazione del prodotto integrate a livello nazionale. A questo proposito, per fare il punto sullo stato di sviluppo di questo importante segmento di offerta e per porre le basi di una *policy* dedicata, si propone l'organizzazione degli **Stati Generali del Turismo Attivo**.

Riteniamo che questo set di proposte possa contribuire a consolidare e dare organicità a quella che nel Rapporto è stata definita "rivoluzione gentile ma disordinata" del cicloturismo italiano, accrescendo a sistema la qualità dell'offerta e quindi aumentandone la visibilità ed appetibilità sui mercati internazionali.

RINGRAZIAMENTI

Si ringraziano il GAL “Costa dei Trabocchi” e le 7 tra Camere di Commercio ed Unioni regionali di Camere di Commercio per aver accettato di contribuire alla copertura dei costi dei sovracampionamenti a livello territoriale che hanno costituito una delle principali novità di questa edizione di “Viaggiare con la bici 2024”, ed in particolare: Carlo Ricci (GAL “Costa dei Trabocchi”), Irene Valentina Lupis (Unioncamere Calabria), Luca Lanza (Unioncamere Campania), Matteo Beghelli (Unioncamere Emilia Romagna), Sarah Bovini e Roberto Strocco (Unioncamere Piemonte), Micaela Rubino e Ettore Ruggiero (Unioncamere Puglia), Lilli Argenziano, Diana Coral e Adria Cristofani (Camera di Commercio dell’Umbria), Irene Gasperi e Mirco Avanzo (Unioncamere Veneto).

Per il contributo di idee e riflessioni offerto partecipando al **Panel Esperti e Stakeholder** del sistema del cicloturismo italiano, si ringraziano:

Carmelo Carbotti (Centro Studi Banca Ifis), Ludovica Casellati (Imprenditrice e coordinatrice degli Oscar del cicloturismo), Antonio Dalla Venezia (FIAB), Enrico Della Torre (Direttore Ciclovie dell’Appennino), Daniele Donnici (Coordinatore rete di imprese “Destinazione Sila”), Fabio Forlani (Università di Perugia), Mauro Fumagalli (Fondatore Marche Bike Life e guida cicloturistica), Massimo Infanti (CEO BikeSquare), Silvia Livoni (ToscanaPromozione), Paolo e Pinzuti (Bikenomist), Monica Price (Imprenditrice e coordinatrice della rete di imprese “Activeltaly”).