ISSN 2499-0795

le pagine di

RISPOSTE TURISMO

CONSULTING

TRAINING

MANAGEMENT

"Cicloturismo: il volano dell'economia dei territori e dei borghi"

di Gianluca Santilli

due 2023

Cicloturismo: il volano per l'economia dei territori e dei borghi

di Gianluca Santilli[1]

Il cicloturismo ha un valore di circa 50 miliardi di euro nell'Unione Europea. In Italia sfiora i 5 miliardi, ma ha un divario importante nei confronti di altri Paesi (in Germania vale 20 miliardi).

Il cicloturismo è l'essenza del turismo esperienziale, sostenibile ed attivo ed è molto apprezzato anche da turisti alto spendenti che prediligono l'Italia per le innumerevoli bellezze che offre, ma anche per l'enogastronomia e la varietà dei territori e delle loro caratteristiche che garantisce.

Gli strumenti ci sono, ma non sono ancora sufficientemente noti. Serve innanzitutto conoscere ed analizzare il fenomeno, e poi farne un volano di crescita per il nostro Paese. L'assenza, ancora troppo diffusa, di infrastrutture e servizi – soprattutto ricettivi – dedicati, penalizza il nostro Paese. Servono servizi, competenze, strumenti digitali, sostenibili ed innovativi. Occorre garantire standard uniformi e di alto livello per rigenerare territori e borghi, creando opportunità di lavoro, in specie per i giovani. Le Amministrazioni vanno stimolate e coinvolte quali terminali essenziali dello sviluppo di questo nuovo modo di fare e gestire turismo.

Il cicloturismo è sostenibile, migliora lo stato di salute di chi lo pratica e favorisce l'economia del territorio ove si pratica. L'Italia è dotata di migliaia di chilometri di strade secondarie, ferrovie dismesse, cammini e percorsi, da riscoprire e valorizzare che consentono di attivare il cicloturismo in sicurezza, anche senza dover ricorrere ad infrastrutture dedicate quali le ciclabili e le ciclovie. Il cicloturismo va sviluppato nei territori e non nell'ambito dei singoli Comuni, onde poter diventare attrattivo, funzionale ed economicamente sostenibile e va supportato con misure, anche di natura finanziaria, che stimolino gli imprenditori ad investire nel comparto.

Le finalità operative dovranno mirare a promuovere e finanziare interventi che garantiscano: l'analisi del territorio sotto il profilo paesaggistico, culturale, enogastronomico; l'analisi degli investimenti e dell'indotto economico generato nei successivi 5 anni; la promozione dei comparti della bikeconomy; lo sviluppo dell'offerta presente e futura di ricettività alberghiera dedicata; la realizzazione di alberghi diffusi, finalizzati al recupero ed alla valorizzazione dei borghi; il lavoro, in specie dei giovani, attraverso la formazione dei soggetti che dovranno gestire il cicloturismo; una sinergia pubblico-privato; lo sviluppo di strumenti di comunicazione e promozione di rilievo nazionale; la creazione di strumenti digitali da adottare per la promozione e fruizione del progetto.

Va fatto percepire che la bici non è lenta ma, invece, è una straordinaria lente di ingrandimento dei territori che attraversa, alla velocità giusta, per farli godere come nessun altro strumento di trasporto e con il vantaggio di essere totalmente sostenibile ed oggi, grazie ai modelli a pedalata assistita, davvero per tutti.

---

[1] Presidente Osservatorio Bikeconomy

Cycling tourism: driving force for the economy of territories and villages

by Gianluca Santilli[2]

Cycling tourism has an assessed value of€ 50 billion in the European Union. In Italy it is close to 5 billion, but it has a large gap in comparison to other countries (in Germany has a value of 20 billion).

Cycling tourism is the essence of experiential, sustainable and active tourism and is very appreciated even by high-spending tourists who appreciate Italy for the countless beauties it offers, but also for food and wine and the variety of territories with the wide range of characteristics they guarantee.

Tools exist, but they are not sufficiently known yet. First of all, it is necessary to know and analyze the phenomenon, thus to make it a driving force for the growth of our country. The absence, still too widespread, of dedicated infrastructures and services - especially accommodations - hinders our country. We need services, skills, digital, sustainable and innovative tools. Uniform and high-level standards must be guaranteed to reinvigorate territories and burgs, creating job opportunities, especially for young people. Administrations must be encouraged and involved as essential terminals of the development of this new way of making and managing tourism.

Cycling tourism is sustainable, it improves the health of those who practice it and promotes the economy of the territory in which it is practiced. Italy is equipped with thousands of kilometers of secondary roads, abandoned railways, routes and trails, to rediscover and enhance, that allow to activate cycling tourism safely, even without having to use dedicated infrastructure, such as cycle paths and cycle routes.

To become attractive, functional and economically sustainable, cycling tourism needs to be developed in the territories and not within the individual municipalities, and also needs to be supported with measures, including financial ones, that stimulate entrepreneurs to invest in the sector.

The operational objectives will aim at promoting and financing interventions that guarantee: analysis of the territory in terms of landscape, culture, food and wine; analysis of the investments and the economic activity generated over the following 5 years; promotion of the bikeconomy sectors; development of the present and future offer of dedicated hotel accommodations; the creation of scattered hotels, aimed at the recovery and valorization of burgs; the work, especially of young people, through the training of the subjects that will manage the cycling tourism; a public-private synergy; development of communication tools and promotion of national importance; the creation of digital tools to be adopted for the promotion and fruition of the project.

It should be perceived that the bike is not slow but, instead, it is an extraordinary magnifying glass of the territories it crosses, at the correct speed, to make them more enjoyable than with other means of transport with the benefit of being totally sustainable and nowadays enjoyable by all, thanks to the modern pedal assisted models.

[2] Bikeconomy Observatory President

Cicloturismo: il volano per l'economia dei territori e dei borghi

di Gianluca Santilli

1. Premessa

L'Italia è turismo. Nessun altro Paese al mondo è così bello, ricco, vario e attraente. Goethe, dopo il suo memorabile viaggio in Italia, tornando in Germania non fu più lo stesso e visse oppresso dalla nostalgia del nostro Paese. L'Italia è però colpevolmente indifferente a questa immensa ricchezza e solo da pochissimi anni esiste il Ministero del Turismo. Il turismo dovrebbe diventare uno tra i nostri principali comparti.

Ciò favorirebbe un indotto già vicino al 14% del PIL ed una economia in larga misura sostenibile, perché ne beneficia l'ambiente, il clima, il lavoro dei giovani sui propri territori, la valorizzazione di una straordinaria enogastronomia, il recupero della storia, la riscoperta delle opere d'arte, la rinascita dei borghi, la salute garantita dal turismo attivo, il risanamento delle zone degradate, la cultura e la tradizione, l'innovazione messa a servizio della gestione moderna delle iniziative imprenditoriali, la qualità delle infrastrutture. Il turismo che verrà sarà attivo, esperienziale, culturale e sarà perfetto per l'Italia: un Paese predisposto a offrire esperienze, cultura, avventura, spazi incontaminati, energia, sostenibilità, emozioni. In questo contesto il cicloturismo potrà esplodere, se opportunamente sviluppato e gestito.

Fig. 1 – *Esempi di biciclette utilizzate per praticare cicloturismo*

Fonte: Osservatorio Bikeconomy, 2023.

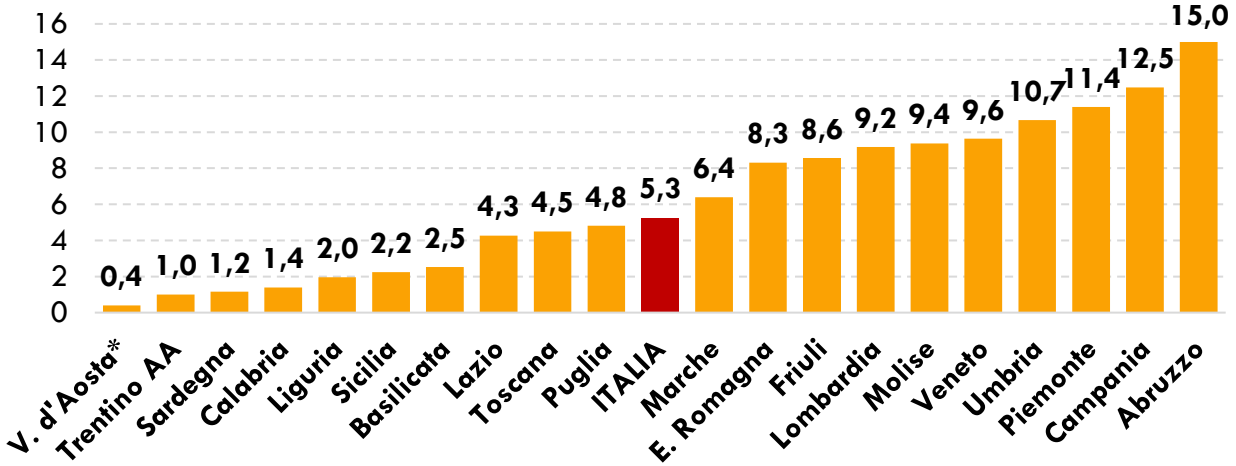
2. Il gap italiano

Finora si è fatto poco o pochissimo e senza quel necessario coordinamento strutturato che, per tornare alle due ruote, in Germania garantisce 20 miliardi di euro l'anno dal solo indotto del cicloturismo. Senza alcun azzardo, l'Italia potrebbe agevolmente doppiare il dato tedesco, ma bellezze, clima, storia e cultura da soli non bastano;

per questo si fatica ad arrivare ai 5 miliardi di fatturato legato al cicloturismo. Perché un elemento fondamentale nel quale siamo gravemente carenti sono le infrastrutture. Dove sono le ciclovie sicure, le strutture *bike friendly*, le app con ogni informazione, la cultura dell'accoglienza del ciclista, il rispetto per chi pedala, i *bike hub*, etc.?

Di seguito un grafico elaborato dall'Osservatorio sull'Economia del Turismo delle Camere di Commercio che evidenzia quale sarebbe la spesa dei cicloturisti nelle singole Regioni italiane, se investissero su questo comparto quanto il Trentino. È facile intuire il moltiplicatore che in molti casi sarebbe superiore a 8.

Graf. 1 – *Spesa cicloturisti nelle Regioni italiane se investissero sul comparto quanto il Trentino (miliardi di euro)*



Fonte: Osservatorio Bikeconomy, 2023.

3. Il cicloturista: un turista alto spendente

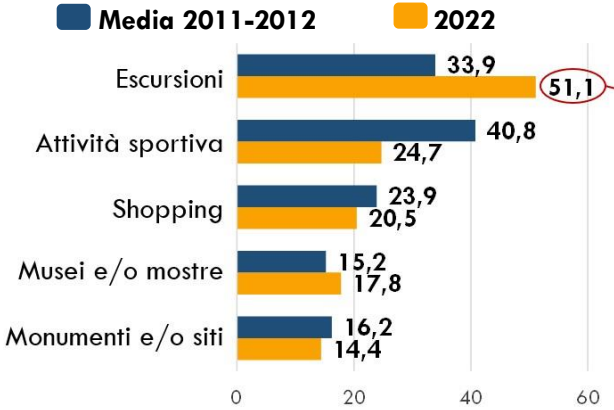
Spesso, il ciclista turista è percepito come un poveretto costretto ad andare in vacanza sulle due ruote perché non è economicamente in grado di farlo usando l'auto. Errore clamoroso, frutto di una totale ignoranza del fenomeno.

Per una settimana in bici in Italia i ricchi stranieri pagano ben oltre 5-6000 euro. Chi organizza queste vacanze? Tour operator come *In Fuga*, *Ciclismo Italiano*, *In Gamba*, che di italiano hanno furbescamente solo la denominazione, mentre sono società straniere come moltissime altre che sanno offrire l'Italia, i suoi territori, la sua enogastronomia, il suo clima, la sua incomparabile bellezza.

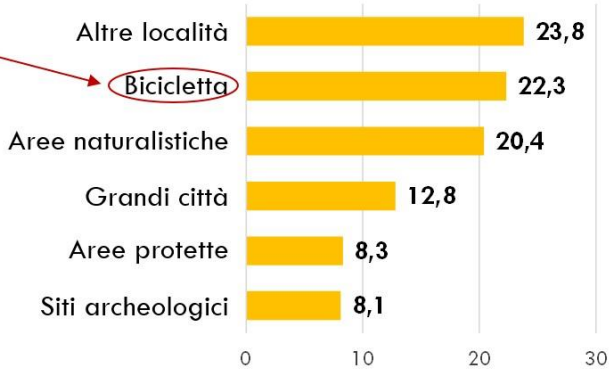
I nostri operatori turistici sono molto indietro, non sono ancora strutturati adeguatamente, non creano piattaforme digitali attraverso le quali attrarre i tanti turisti internazionali ma anche italiani, non si costituiscono in consorzi di imprenditori del turismo, non sono in grado di coinvolgere gli amministratori locali che, salvo i pochissimi esempi positivi dei soliti noti, come

il Trentino, la Romagna, il Veneto e in parte la Toscana, non hanno la minima idea di cosa sia e quanto valga la *bikeconomy* del turismo.
I cicloturisti generano 31 milioni di presenze e un indotto di quasi 5 miliardi di euro.
Il cicloturismo è parte importante del percorso di recupero del turismo verso i livelli pre-pandemia.
In base ai dati più recenti elaborati da ISNART, per il 2022 è possibile stimare 31 milioni circa di presenze attribuibili ai cicloturisti, pari al 4% di quelle totali registrate in Italia.
Pur trattandosi di dati parziali è evidente la conferma di una ripresa di questo particolare segmento del turismo italiano, in cui non è secondario il contributo che offrono i flussi internazionali.
Anche l'impatto economico del fenomeno cicloturistico è rilevante: la spesa per consumi turistici nei luoghi di vacanza generata dai cicloturisti è stimata per il 2022 in quasi 5 miliardi.
Il 2022 evidenzia un progresso dei cosiddetti cicloturisti "puri", per i quali la bicicletta è una delle principali motivazioni di scelta della destinazione: si stimano per quest'anno 8,5 milioni di presenze turistiche. Complessivamente, si osserva una maggiore domanda di vacanza attiva, in cui l'uso della bici ha un ruolo primario, una tendenza su cui la pandemia ha agito da acceleratore, stimolando la ricerca di destinazioni meno note e forme di turismo più sostenibili e a maggior contatto con la natura.
Il cicloturismo è un fenomeno trasversale che accomuna tutte le fasce d'età. La maggior parte dei cicloturisti "puri" appartiene alla generazione dei Millennial (il 41%) e alla Generazione X (il 30%). Quindi, oltre i due terzi si collocano nella fascia di età che va dai 26 ai 57 anni. Percentuali inferiori si registrano tra i giovanissimi (il 10% appartiene alla Generazione Z) e, ovviamente, tra i più anziani (i baby boomers sono il 16%).
Per l'industria della ricettività turistica si tratta di una tipologia di clienti molto ricercata. È istruita (l'84% ha almeno il diploma), occupata (il 77%) e con una buona situazione economica. Per il viaggio, un cicloturista "puro" italiano spende in media 95€, mentre un cicloturista straniero arriva a spenderne 215. Per l'alloggio, invece, l'italiano spende in media 48€ al giorno contro i 59 di chi proviene dall'estero. A ciò si aggiungono le spese accessorie: 70€ gli italiani e 68 gli stranieri.
Il cicloturismo è un fenomeno che va analizzato e compreso in una logica di complementarità perché il cicloturista si dedica a numerose attività e vive il territorio a 360°. È un turista che cerca il contatto con la natura, ama l'enogastronomia e l'artigianato locale, alla sostenibilità economica, sociale e ambientale che rappresentano un patrimonio del turismo italiano su cui è vincente puntare e investire, come conferma questo grafico dell'Osservatorio sul cicloturismo.

***Graf. 2** – Attività svolte durante la vacanza, 2022 (% sul totale dei turisti)*



***Graf. 3** – Escursioni dal luogo di soggiorno per tipologia, 2022 (% sul totale delle escursioni)*



Fonte: ISNART, Indagine ai turisti, 2022, analizzata da Osservatorio Bikeconomy. Nota: possibili più risposte.

4. I numeri del cicloturismo

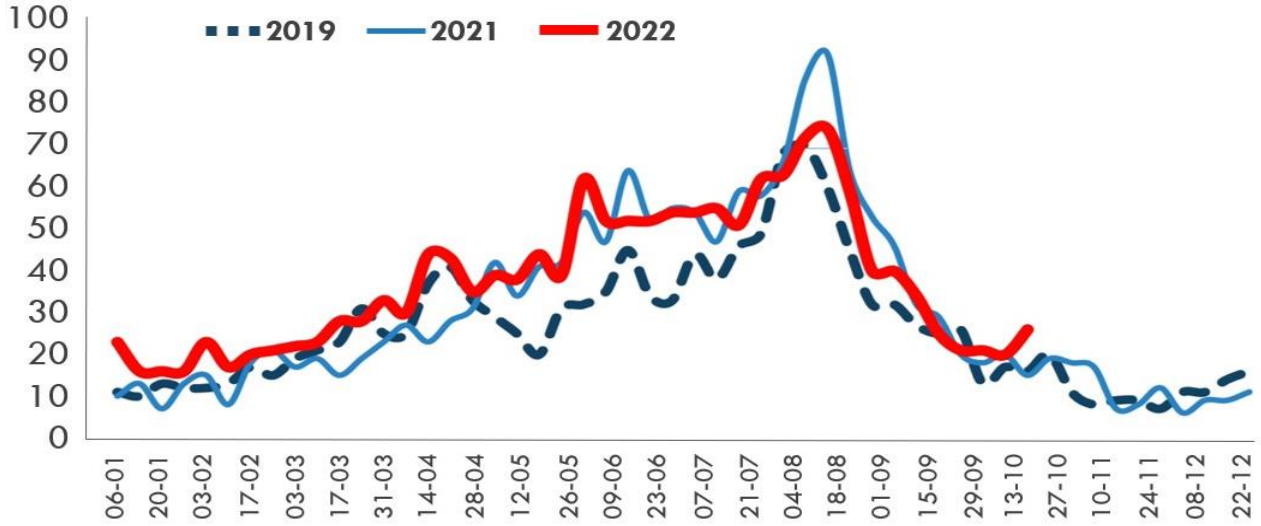
I dati presentati nel rapporto ISNART dell'ottobre 2022 confermano che anche il nostro Paese è pienamente all'interno di quella rivoluzione gentile generata dalla crescita della *bikeconomy* perché l'Italia ha tutte le caratteristiche per fare tesoro di questo fenomeno, intercettare al meglio la tendenza in atto e tradurla in occasione di buona crescita soprattutto per le aree interne, luoghi che più di altri si prestano a offrire proposte di vacanze slow e di qualità. Il cicloturismo è uno dei principali driver della *bikeconomy* che, nella sola UE, sviluppa un'economia di 500 miliardi grazie al suo ecosistema interamente sostenibile, composto di comparti che periodicamente aumentano e che si possono ricondurre a quelli dell'immagine sottostante, realizzata da Osservatorio Bikeconomy.

***Fig. 2** – Spesa cicloturisti nelle Regioni italiane se investissero sul comparto quanto il Trentino (miliardi di euro)*

Fonte: Osservatorio Bikeconomy, 2023.

Il cicloturismo vive una stagione particolarmente felice non solo grazie all'andamento della domanda (gli orientamenti dei turisti-consumatori) ma anche grazie alla capacità dei territori di evolversi proponendo un'offerta dedicata. L'Italia ha quasi 5.000 km di percorsi ciclabili su 90.000 potenziali, 4.940 operatori turistici, 800 servizi di noleggio di bici. Inoltre, ci sono anche quasi 60.000 strade secondarie che possono essere non solo attrezzate, mappate e rese fruibili per il cicloturismo ma che consentono di risparmiare sulla realizzazione delle ciclabili e di investire sui servizi. Sono 8 milioni gli italiani interessati al cicloturismo, 4.550 gli hotel attrezzati (il 29% solo in Trentino) e 200 ciclofficine. Rispetto a due anni fa si possono osservare cambiamenti di un certo rilievo sia dal punto di vista della domanda che dal lato dell'offerta. Da questa analisi grafica, ricavata da Google Trends, emerge che sul web le ricerche sul binomio viaggio/bici sono sempre più frequenti.

Graf. 4 – *Interesse nel tempo in Italia verso il termine "bici" collegato alla categoria "viaggio" **



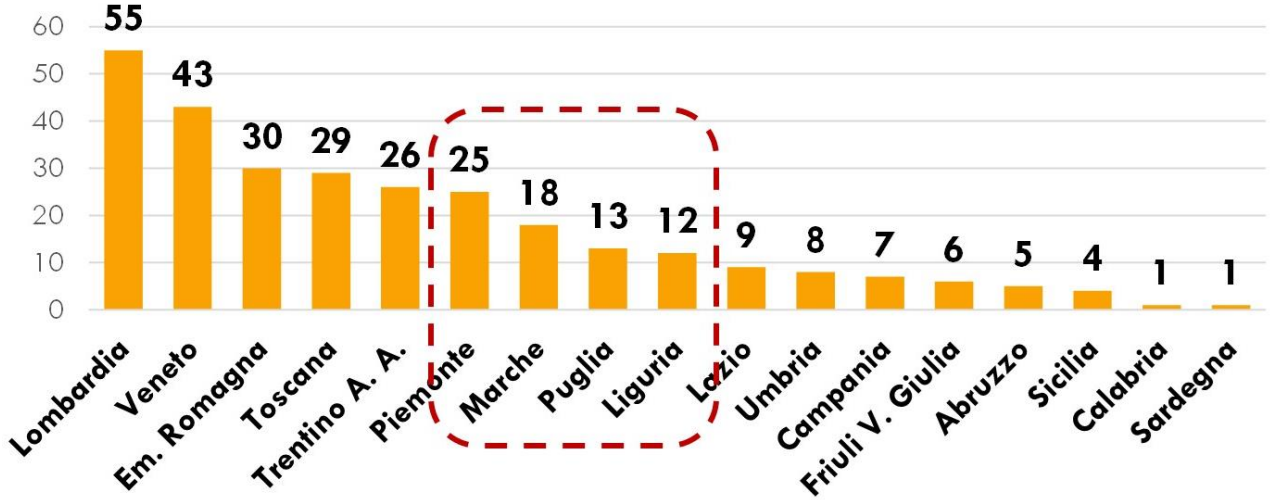
Fonte: Dati Google Trends, 2022. Nota: i numeri rappresentano l'interesse di ricerca. Il valore 100 indica la maggiore frequenza di ricerca del termine, 50 indica la metà delle ricerche.

È inoltre quasi raddoppiato il numero dei "cicloturisti puri", passando da 1,3 a 2,3 milioni. Nel 2021 più di un quinto delle imprese di ricettività intervistate da ISNART ha dichiarato di rivolgersi in maniera specifica ad una clientela che fa uso delle due ruote.

Ciò comporta ampi margini di intervento per qualificare strutture, servizi e rete ciclabile in funzione di una domanda crescente ma anche sempre più qualificata ed esigente. Il cicloturismo in Italia è un fenomeno relativamente recente che richiederebbe un serio sforzo di comprensione,

soprattutto sul campo, per identificare le modalità di sviluppo, i modelli di business applicabili ed il legame con le pratiche di sostenibilità. Un fenomeno che richiede di conoscere in dettaglio le tante nicchie di cui è composto: ciclismo su strada, mountain biking, ciclismo itinerante, ciclismo per famiglie. Ognuna di queste nicchie ha varie declinazioni e ciò genera l'ingegnerizzazione del processo turistico cui i territori e le imprese non potranno sottrarsi. Il 54% dei 90 mila Km di percorsi ciclabili si concentra in quattro regioni del nord. Quanto alla ricettività, la media italiana è di 5,1 alberghi attrezzati ogni 100 km di percorso ciclabile. Il Trentino-Alto Adige si conferma la regione più evoluta nell'accoglienza dei cicloturisti, con 1.340 alberghi con servizi dedicati, sia in assoluto sia in relazione ai percorsi ciclabili.

Graf. 5 – *Strutture ricettive bike friendly per regione, 2021*



Fonte: Albergabici e Italy Bikes Hotel, 2022.

Il cicloturista dedica alla bicicletta in media 3 giorni del suo pacchetto vacanze con una spesa giornaliera di 115€. Il Nord Est è la meta preferita del cicloturista, grazie alla grande concentrazione di percorsi e servizi a supporto e ai collegamenti con il nord Europa ed accoglie oltre il 30% delle richieste dei cicloturisti, grazie alla facilità d'accesso dal Nord Europa e all'ampia offerta di servizi (*bike hotel,* percorsi cicloturistici, ecc.), con il Trentino-Alto Adige in posizione di leadership e l'Emilia-Romagna con un'intensità di offerta di servizi aggiuntivi superiore alla media. Nel Nord Italia soggiorna la metà dei cicloturisti italiani e stranieri. Ma è ancora carente la conoscenza del fenomeno e degli strumenti per valorizzarne le enormi potenzialità economiche.

5. Come fare cicloturismo?

Prendiamo quale esempio eclatante un'area dalle potenzialità immense come quella dei Castelli Romani che certo non ha nulla da temere ad esempio dalla Loira che, viceversa, ha scoperto e valorizzato da anni il potenziale del cicloturismo.

I Castelli Romani, che non hanno mai neanche pensato a consorziarsi e che anzi amano farsi una concorrenza senza sconti in un'ottica di anacronistico e penalizzante campanilismo che vanta sin troppi esempi in Italia, hanno tutto per diventare un paradiso del cicloturismo.

Un aeroporto come quello di Ciampino, a pochi chilometri da Frascati, che dei Castelli è l'avamposto, Roma a 30 chilometri, cittadine e paesi ricchissimi di storia, arte e cultura, un'eccellente enogastronomia, un territorio che sembra disegnato per andare in bici su strada e off-road, un'offerta turistica ferma agli anni Sessanta che il cicloturismo sarebbe ideale per riconvertire e rilanciare.

Strumenti da adottare? Infrastrutture che possano garantire di pedalare in sicurezza tra loro ben coordinate, alberghi *bike friendly* sulla falsariga dei geniali *bike hotel* romagnoli, ristoranti accoglienti per i ciclisti, strutture dedicate quali i noleggi di bici e le officine, guide specializzate e multilingue in grado non solo di organizzare pedalate ma pure di mostrare e illustrare le bellezze anche artistiche e storiche dei territori, app semplici ma complete da consultare con tutte le informazioni e siti ai quali poter accedere e nei quali trovare ogni tipologia di offerta onde attrarre ogni ciclista, compresi quelli potenziali, con le quali innescare processi virtuosi di economia da riversare sul territorio.

Nel mondo pedalano due miliardi di persone, numero destinato ad aumentare grazie anche alle e-bike che hanno abbattuto ogni barriera. Sempre sfruttando l'esempio dei Castelli Romani, pensiamo al lavoro che si genererebbe specialmente a favore dei più giovani. Oggi il lavoro si trova prevalentemente nelle grandi metropoli e i giovani sono costretti ad un angosciante pendolarismo che li porta a sopportare spostamenti di ore in auto o con mezzi pubblici inadeguati per andare e tornare dal lavoro che svolgono, prevalentemente a Roma. I paesi di origine vengono sviliti a dormitori che di giorno sono abitati solamente dagli anziani. Il cicloturismo frenerebbe questo triste epilogo, che può portare all'abbandono dei territori di origine: sono proprio i giovani i protagonisti ideali di questa rinascita del territorio.

Il turismo e specialmente il cicloturismo, con il suo potenziale di ricchezza, dovrebbe diventare la finalità lavorativa e imprenditoriale di tanti di quei giovani spesso costretti a un lavoro che non gli piace affatto. Aprire un agriturismo per le bici, un ristorante con un'attenzione particolare alle esigenze di chi pedala, un'officina, un noleggio che garantisca tutti i servizi non limitandosi solo ad affittare una bici, gestire guide turistiche, diventare tour operator specializzato o anche consulente di cicloturismo, se possibile studiando le migliori eccellenze al mondo.

Tanti, tantissimi territori da Nord a Sud potrebbero diventare straordinari contesti nei quali lavorare se fossero adeguatamente attrezzati non solo da un punto di vista digitale ma anche grazie a uffici nuovi, sostenibili, belli, nei quali operare con orari flessibili sfruttando ogni minuto della giornata in modo intelligente, senza sprechi, con un innalzamento esponenziale della qualità della vita.

Per rimanere nell'esempio dei Castelli Romani, una rigenerazione delle cittadine che ne fanno parte potrebbe rappresentare una grande attrattiva per

chi non voglia più vivere nelle grandi metropoli. Si pensi alla valorizzazione immobiliare, alla ricchezza che si potrebbe generare, alla trasformazione sostenibile e digitale, obiettivo non solo dei fondi del Next Generation EU, ma anche della finanza privata a livello globale.

6. Il miracolo Canarie

Un caso di eccellenza tra i tanti dai quali prendere spunti? Le Isole Canarie, sperdute nell'Oceano Atlantico, fino a 20 anni fa poverissime e degradate, con un mare gelido poco adatto ai bagni, un territorio selvaggio, senza una grande storia e tanto meno ricchezze artistiche o culturali, ma dotate di un clima secco molto attraente per le sue temperature estive per tutto l'anno. Da qui è decollata la riconversione. Finanziamenti mirati a dotare queste isole, e in particolare Gran Canaria, di aeroporti internazionali, strutture ricettive ideali, strade perfette, attrattive sia per i turisti del Nord vogliosi di caldo sia degli sportivi appassionati di surf e ciclismo.

La sola Gran Canaria gode di 2,5 milioni di turisti l'anno (oltre il doppio della popolazione) ai quali viene offerto tutto quanto serve per una vacanza dinamica. Un sito completo in dieci lingue garantisce a chiunque la possibilità di organizzare la sua vacanza. Dapprima si sono attirate le squadre professionistiche del ciclismo che potevano allenarsi al meglio durante i mesi più freddi anche in altura, specie a Tenerife, altra isola delle Canarie molto frequentata dai ciclisti. I professionisti sono stati la geniale calamita per gli appassionati. Piccoli noleggi sono diventati catene in grado di affittare migliaia di bici l'anno, anche top di gamma. Guide esperte offrono i loro servizi per condurre i gruppi di ciclisti a pedalare e nulla è lasciato al caso. Anche le auto rispettano con la massima attenzione i ciclisti, che pedalano quindi in grande sicurezza. E dopo la pedalata, alberghi e ristoranti di ogni livello offrono relax e divertimento. I ciclisti rappresentano già oltre il 20% dei turisti. Senza questa conversione pianificata professionalmente, le Isole Canarie sarebbero povere, in larga misura disabitate e senza futuro. Proviamo a calare una conversione turistica del genere su un qualsiasi territorio italiano. Quale ha meno da offrire delle pur belle isole Canarie? Nessuno! Ecco perché è indispensabile che gli amministratori locali e anche quelli centrali capiscano le potenzialità del fenomeno e si avvalgano dei migliori specialisti per poterlo valorizzare.

7. Cicloturismo è competenza

Ci sono centri studi quali l'Osservatorio Bikeconomy in grado di garantire analisi estremamente accurate e di individuare tutti gli strumenti necessari per poter dotare le amministrazioni, gli imprenditori e gli investitori di quanto serve per una pianificazione.

Lo scanning del territorio di interesse pone le premesse per un'ottimizzazione dell'offerta a fini cicloturistici, individuando le corrette infrastrutture da realizzare, gli esercizi commerciali da creare, le strutture turistiche da costruire, le tipologie di servizi da fornire, i supporti digitali di cui dotarsi, i costi da sopportare e i tempi del ritorno degli investimenti effettuati. Si deve capire che realizzare infrastrutture per il cicloturismo e più in genere per la mobilità smart non è un costo, bensì un investimento, peraltro altamente remunerativo, che in pochissimi anni genererà profitti. Se ai profitti economici si aggiungono i benefici apportati a clima, ambiente, qualità della vita,

salute e prevenzione, il guadagno diventa elevatissimo. I conti vanno fatti non solo calcolando l'indotto puro ma anche quello indiretto.
Quanti miliardi valgono la salute e il miglioramento di clima e ambiente? Quanto si è disposti a spendere per un'elevata qualità della vita? Quali investimenti si è disposti a sostenere per avere un deciso incremento di soggetti a elevato reddito interessati ad acquistare ville e casali o appartamenti nei centri storici di territori così riqualificati? Quanto è importante essere inseriti tra le destinazioni top del turismo mondiale? Oggi si vive più a lungo, si ha sempre più tempo e si vuole sempre più trascorrerlo al meglio in contesti appositamente progettati.
Cosa significa in realtà fare cicloturismo e perché è così in crescita, nonostante le molte carenze del nostro Paese? E cosa potrebbe diventare se fosse considerato un comparto prioritario sul quale anche la politica intendesse investire?

8. Castelli Romani: un esempio emblematico

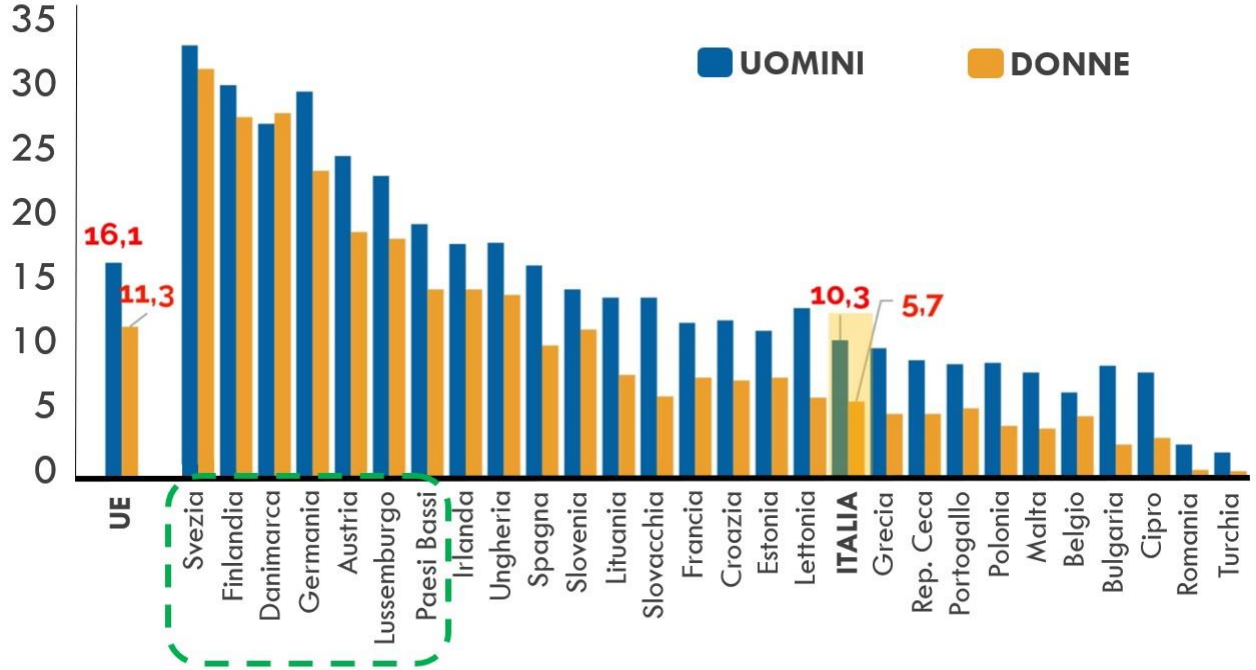
Proviamo a immaginare una famiglia che voglia fare cicloturismo e prendiamo come esempio sempre i Castelli Romani, a dispetto (anzi, per molti versi proprio in ragione) della natura caotica e arretrata del loro contesto. Parliamo di papà, mamma e due figli, diciamo di 12 e 14 anni. Solo il papà è un ciclista che però vuole condividere la sua grande passione con tutta la famiglia. Questa famiglia viene da New York e sogna da tempo la vacanza della vita. E la sogna in Italia, tra Roma e il suo territorio, la sogna in bici, a maggior ragione ora che c'è anche la e-bike. La prima cosa che farà è cercare informazioni su un sito. Il sito c'è, con anche una versione inglese: *www.visitcastelliromani.it/en*. Nella sezione *«active holiday»* c'è solo un generico richiamo alla *mountain bike*, peraltro corretto perché sarebbe troppo rischioso pedalare su quelle strade invase dalle auto. Per complicarsi la vita, i nostri amici dei Castelli Romani non hanno una struttura unica che ne promuova il turismo ma cinque! (GAL, Comunità Montana, IRVIT – Ville Tuscolane, Ente Parco, Consorzio SBCR), che tra loro si accavallano senza alcun coordinamento e con assai scarsa conoscenza del fenomeno che dovrebbero promuovere e valorizzare. Realtà finanziate da Stato, Regioni e Comuni con somme che, se ben utilizzate, potrebbero dare risultati straordinari. E poi, ovviamente, ogni singolo comune – che ha mediamente meno abitanti di un isolato di Roma – si attiva autonomamente per la sua promozione.
Ma poniamo che gli amministratori dei Castelli abbiano finalmente – e soprattutto tutti assieme – deciso di avviare un progetto analogo a quello ricordato per le Isole Canarie. Avranno l'enorme vantaggio di disporre già dell'aeroporto a pochi chilometri, delle bellezze di Roma a un passo, unite a quelle delle cittadine dei Castelli, di un'enogastronomia che alle Canarie si sognano, di un territorio mozzafiato con laghi, colline e bellissimi percorsi, immersi nella storia, aiutati di narrazioni di Gothe, Ibsen, Stendhal...
Il Grand Tour può mai essere perdente? A differenza dei colleghi «canarini», quelli dei Castelli dovrebbero «solo» pensare alle infrastrutture stradali – che poi implementerebbero anche assai efficacemente la mobilità smart delle varie Frascati, Velletri, Grottaferrata, oggi caoticamente e stupidamente asfissiate dalle auto private. E poi gli alberghi e i ristoranti ai Castelli Romani abbondano. Vanno solo riconvertiti con investimenti tutto sommato modesti se ben gestiti ed effettuati secondo standard professionali.

E le aziende che operano nell'enogastronomia? Dovrebbero molto semplicemente diventare accoglienti e *bike friendly* e associarsi facendo rete. Dei vantaggi sull'occupazione e sul lavoro dei giovani (e non solo) si è già detto.
Tornando alla famiglia di New York, dovrà poter usare una app grazie alla quale potrà scegliere i percorsi più adatti sui quali pedalare per poter meglio perlustrare il territorio. Gli alberghi *bike-oriented* saranno tra loro consorziati, o meglio ancora collegati sulla base di un contratto di rete e naturalmente presenti sulla app, e offriranno ai componenti della famiglia il noleggio di bici anche a pedalata assistita e la possibilità di trasferire da un albergo all'altro i loro bagagli, mentre loro pedalano divertendosi e senza alcun pensiero o peso tra Castel Gandolfo, Grottaferrata, Frascati e Velletri.
E all'arrivo? Ci sarà un massaggiatore, un meccanico per le loro bici, un buon bicchiere di vino per mamma e papà e uno spuntino per i ragazzi. E ci sarà la guida che parla perfettamente inglese con la quale ogni giorno visiteranno due-tre paesi, le loro chiese, i monumenti, le campagne; assieme sosteranno in aziende produttrici di vino o formaggio che potranno assaggiare e comprare, facendolo spedire a New York.
Si penserà anche a coinvolgere qualche cuoca locale che farà capire ai nostri amici americani come si preparano le fettuccine fatte in casa o come si cucina una perfetta «cacio e pepe»; e, nel periodo della vendemmia, immaginate la gioia della famiglia americana se venisse coinvolta per capire come dall'uva si crea il vino.
I quattro newyorkesi, tornati a casa, inconsapevolmente «venderanno» vacanze in Italia – e nel caso specifico ai Castelli Romani – ai loro amici e diffonderanno entusiasti post con foto sui loro social, facendo gratuitamente una straordinaria promozione. Questo però a patto di fargli trovare quello che si trova in Germania, in Austria, in Francia, alle Canarie. Nulla di speciale o complicato ma un servizio ben gestito, professionale e garantito, sapendo che, a parità, l'Italia vince sempre e comunque.

9. Cosa si attende?

Domanda corretta e alla quale è sempre più difficile dare risposte sensate visto che tutto il mondo asseconda queste ricchissime tendenze. Il tempo libero è e sarà sempre di più orientato verso il cosiddetto «turismo esperienziale», fenomeno dilagante e in grado di mobilitare un giro d'affari di miliardi di euro. Stare bene e per il più lungo periodo possibile è non solo un obiettivo ma l'attuale concezione della vita di tanti, tantissimi. Questo è un concetto consolidato in molti Paesi ma non ancora in Italia e comunque in netto sviluppo, vista la crescente attenzione per la salute e la sua prevenzione, come risulta da questa elaborazione di dati Eurostat. E cosa c'è di più coerente con queste tendenze del turismo attivo, pedalando? Probabilmente nulla. Perché la bicicletta ha la velocità perfetta per fare turismo.

Graf. 6 *– Quota % di persone di età ≤ a 18 anni che svolgono attività fisiche aerobiche in una settimana tipo, 2019*



Fonte: ISNART, 2022 su dati Eurostat, riportato in Osservatorio Bikeconomy.

10. La bici lente di ingrandimento

Non si va lenti come a piedi e si riesce senza problemi a percorrere 30-40 chilometri al giorno, anche grazie all'e-bike che oggi è lo strumento in grado di far esplodere definitivamente il cicloturismo. Salire sullo Stelvio o sul Pordoi oggi è per tutti. Raggiungere rifugi di montagna sinora riservati solo a esperti di trekking ben allenati oggi è a portata di tutta la famiglia grazie alle *mountain bike* a pedalata assistita. Le batterie sempre più piccole e potenti stanno abbattendo ogni barriera, decuplicando l'esercito dei turisti pedalatori. E pedalando, si scopre che nulla ti fa godere i posti e assaporare i territori come la bicicletta. Il turismo lento, a pedali è una straordinaria lente di ingrandimento di ciò che ti circonda. E quella giusta lentezza consente di cogliere la ricchezza di questa tipologia di turismo. In auto o moto il turismo è inevitabilmente mordi e fuggi. Il contesto scappa via veloce, non resta impresso nella memoria, non è fonte di alcun godimento. Il ciclista, invece, spende sul territorio perché si ferma spesso, mangia in abbondanza, si guarda intorno, è curioso e grazie alla bici arriva ovunque. E non fugge. Dorme negli alberghi che trova lungo il suo viaggio, non si sazia

mai del piacere che il viaggio lento gli garantisce. Il ciclista ama condividere, pedala con chi incontra, è socievole e felice di fare una vacanza piena e intensa senza indulgere a stereotipi e stress. Ristoranti e bar sono eccezionali stazioni dove sostare per recuperare e socializzare. Le sue endorfine si autoalimentano e il suo benessere è contagioso.

11. Cicloturismo è esperienza

Per il cicloturista la bici è sempre un mezzo: è il viaggio e l'esperienza il fine. È il gioco che lo fa tornare quel bambino che tra tutti i giochi preferisce sempre la bici. La bicicletta è allo stesso tempo un mezzo antico e modernissimo; strumento in grado di generare intense emozioni e struggenti passioni che è parte della natura in cui si pedala.
Oggi la bicicletta è anche trendy. Vip e persone famose da anni preferiscono avere tra le mani il manubrio della bici piuttosto che una mazza da golf o una racchetta da tennis. Come sempre, gli stimoli che provengono dalle persone famose finiscono per suggestionare tutti, generando una moda. Ecco perché molti resort di lusso si sono concentrati da qualche anno sugli ospiti ciclisti. Dall'Alto Adige alla Puglia si moltiplicano le vacanze di lusso in bici. Ai resort alpini si sono unite le magnifiche masserie e le associazioni italiane *Luxury Bike Hotels* e *Ecoluxury* stanno aggregando e offrendo consulenza ad alberghi e resort di lusso intenzionati a riconvertirsi per diventare *bike friendly*. Perché non basta una pompa per gonfiare le ruote o degli stalli per le bici per fare di un albergo un *bike hotel*. Gli esempi in tal senso si stanno moltiplicando, con servizi sempre più esclusivi e raffinati. Si tratta però di interventi spot, tra loro slegati e mal comunicati. Nulla di strutturato.Potendo disporre dei posti e dei contesti più belli del mondo e anche della storia più avvincente del ciclismo, la cui epopea si è celebrata in mitiche tappe del Giro d'Italia grazie a grandissimi e quasi mitologici campioni, non è di certo difficile offrire attrattive di straordinaria unicità. C'è solo l'imbarazzo della scelta: e attorno a quei contesti, a quei percorsi, a quelle mitiche salite, riecco la storia, l'arte, la cultura, l'enogastronomia, che l'Italia garantisce. Finalmente qualcosa sta cambiando.

12. Qualcosa si muove e…pedala

Le analisi dell'Osservatorio Bikeconomy confermano un interesse sempre crescente da parte di amministratori locali e regioni per il fenomeno del cicloturismo. Gli imponenti finanziamenti attesi, per accedere ai quali sarà però indispensabile poter presentare progetti di alto livello, sono un ulteriore elemento positivo da sfruttare senza indugio. Il limite delle scarse competenze in materia man mano si attenuerà, anche grazie all'attività di comunicazione e sensibilizzazione in atto. I soldi per le infrastrutture ci sono. La legge quadro per lo sviluppo della mobilità in bicicletta e la realizzazione della rete nazionale di percorribilità ciclistica del 21 dicembre 2017 ha stanziato quasi 500 milioni di euro e molte ciclovie sono già state oggetto di finanziamento, ma a oggi si è visto poco o nulla. La percezione è che manchi una reale programmazione, soprattutto si ha la sensazione che la ciclabilità sia vista come un tema politicamente marginale. Non ci si rende realmente conto di quali siano i vantaggi, dell'importanza economica del fenomeno, della necessità di operare subito considerando la mobilità smart e il turismo quali reali e imprescindibili priorità. Purtroppo, tale mancanza di consapevolezza è molto diffusa.

13. La bikeconomy e le grandi reti ciclabili

Se fino a pochi anni fa il termine *bikeconomy* era sconosciuto, ora se ne abusa spesso a sproposito e senza alcuna reale conoscenza del fenomeno: come se si stesse pensando a un fenomeno di pura moda, come tale fugace e di breve durata. Una grande iniziativa è Eurovelo, la rete ciclabile europea, un progetto dell'*European Cyclist Federation* teso a sviluppare una rete di 15 grandi itinerari ciclabili di lunga percorrenza attraverso tutto il continente europeo. Il progetto prevede oltre 70.000 chilometri di rete ciclabile di cui più di 40.000 già in essere.

Questi itinerari, nati dalla fusione di tratti nazionali di vie ciclabili esistenti opportunamente raccordati ed estesi a nazioni sprovviste di reti locali, hanno il duplice scopo di favorire il transito di turisti in tutta l'Europa e di valorizzare localmente la via ciclabile come soluzione contro il traffico motorizzato. La finalità è assicurare che tutte le nazioni europee siano attraversate almeno da un itinerario ciclabile di qualità. In questo modo si fissa un principio di continuità territoriale basato sul mezzo di trasporto più rispettoso dell'ambiente qual è la bicicletta. Ma se si guarda la mappa disponibile online (www.eurovelo.com), si intuisce immediatamente che il progetto, per quanto riguarda l'Italia, è ben lontano dall'essere concretizzato.

Sono tre i circuiti Eurovelo che riguardano il nostro Paese (5, 7 e 8). In particolare, il n. 5 percorre la Via Francigena dalla cattedrale di Canterbury sino a Brindisi, lungo 3300 chilometri, attraversa 7 Paesi e ben 21 siti Unesco, per la maggior parte in Italia. Un percorso impregnato di storia e religioni che avrebbe un fascino unico e irresistibile grazie ai luoghi iconici che attraversa. Ma è proprio la parte italiana quella che è quasi inesistente. Piccoli tratti, non collegati, segnalati male, senza strutture adeguate. Parliamo, per l'Italia, di una via dall'immenso significato che, senza nulla togliere al ben più famoso Cammino di Santiago, potrebbe attrarre molte più persone. La Via Francigena prevista da questo percorso entra in Italia dalla Svizzera e al cicloturista, ma anche al semplice viandante, fa attraversare luoghi splendidi fino a Roma e poi, lungo l'Appia, arriva a Brindisi, dove ci si imbarcava per raggiungere Gerusalemme.

Un altro circuito di Eurovelo che interessa l'Italia è il n. 7. Da Capo Nord a Malta, lungo ben 7400 chilometri, denominato anche il «percorso del sole». In Italia si entra dall'Austria in Val Pusteria per proseguire fino in Sicilia, passando per il Lago di Garda, Mantova, Bologna, l'Appennino tosco-emiliano, Firenze, Roma e Napoli.

C'è infine il circuito n. 8, quello del Mediterraneo, che, partendo dallo stretto di Gibilterra, attraversa Spagna, Francia, Italia, Slovenia, Croazia, Montenegro, Albania e Grecia per arrivare infine a Cipro. In Italia il progetto prevede quasi mille splendidi chilometri.

Purtroppo, come detto, i percorsi di Eurovelo sono ancora in gran parte solo progetti e tra i Paesi che sono più indietro c'è l'Italia. Ma è utile descriverli perché fanno capire le potenzialità incredibili che potrebbero garantire al cicloturismo e più in generale al turismo attivo che oggi è tanto amato. Progetti la cui realizzazione avrebbe un costo irrisorio rispetto a una qualsiasi infrastruttura autostradale o ferroviaria, ma che si fatica e molto a far avviare.

Se si guarda più in generale alla rete ciclabile in Europa, l'Italia è chiaramente il fanalino di coda. Ciò, se da un lato è frustrante, dall'altro fa pensare che si possa rapidamente crescere per colmare un

divario non più giustificabile. Non si deve però fare l'errore di considerare la bicicletta quale alternativa ad altri strumenti di mobilità. Auto, treno, aereo e bici sono tra loro perfettamente complementari. È l'intermodalità del trasporto il futuro della mobilità. Nessuna guerra tra differenti mezzi di trasporto quindi ma combinazione tra loro e utilizzo degli stessi in modo intelligente, efficiente e sano.
Se si pensa all'iniziativa di Autostrade per l'Italia denominata «Sei in un Paese meraviglioso», si può comprendere cosa si intenda per intermodalità del trasporto e quali siano le sue potenzialità. Immaginiamo di essere in autostrada. Fermandoci a una stazione di servizio si trovano i cartelli di questa iniziativa che indicano cosa vedere in quella zona. Ma andare a vedere i siti indicati in auto è spesso complicato perché sarebbe un problema anche solo parcheggiare e la velocità del mezzo non consentirebbe un approccio corretto alla contemplazione dei luoghi. Ecco che invece, se si potesse parcheggiare all'uscita del casello e lì si trovasse un *bike sharing*, meglio se di e-bike, sarebbe straordinariamente affascinante perlustrare territori e paesi con quella giusta lentezza che ne fa apprezzare ogni dettaglio. Questo piccolo ma emblematico esempio è utile per capire come sinergie e sfruttamento di quanto già c'è possono realmente fare la differenza per valorizzare territori oggi penalizzati da una scarsa affluenza di flussi turistici.
La Germania, guida in Europa per il cicloturismo, ha un'indiscussa leadership che le è garantita dalle straordinarie infrastrutture. Non semplici ciclabili, ma ciclovie sicure, protette, collegate, con ogni servizio necessario per il cicloturista. Partire dalla base – l'infrastruttura – è indispensabile. I genitori non esporrebbero mai i figli in bici a pericoli di sorta e pretendono ogni necessario supporto per una vacanza senza problemi. Osservando prima la mappa delle ciclovie/ciclabili in Germania e poi quella italiana, si capisce immediatamente perché esiste il divario. E quindi i paesaggi, le città, il clima, la storia e l'arte, che oggettivamente sono in larga misura a favore dell'Italia, non hanno alcun peso nella scelta che è legata in primis a infrastrutture e sicurezza. Non si può che partire da lì e occorre farlo subito perché il business del cicloturismo non è più una novità e ormai molti Paesi stanno puntando decisamente a svilupparlo.
In Italia manca ancora un piano strutturato, senza il quale si rischiano interventi destrutturati e privi di una reale logica. Spetta alla politica dare un segnale preciso e convinto, e ai soggetti competenti, coordinati dal Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili (MIMS), realizzare un piano completo. Una sorta di rivoluzione delle strutture riservate alla mobilità che saranno sempre meno da dedicare alle auto, come tutti gli indicatori lasciano ormai presagire. Si deve partire dai tre circuiti di Eurovelo già citati in modo da connettersi alle grandi reti europee; poi andranno realizzate le altre ciclovie peraltro già finanziate anche se in modo un po' cervellotico. Per quanto riguarda i 10 itinerari del Sistema Nazionale delle Ciclovie Turistiche (progettato e finanziato dei Ministeri dell'Ambiente e delle Infrastrutture e Trasporti tra il 2015 e il 2019 per favorire lo sviluppo del turismo lento e sostenibile) già previsti nel Piano Nazionale (DM del 29 novembre 2018, n. 517), sono stati assegnati 16,62 milioni di euro a ciascuna ciclovia, e 14,88 milioni di euro al GRAB di Roma, importo sufficiente per il finanziamento completo dell'opera.

Il successivo DM 12 gennaio 2022, n. 4, ha assegnato alle dieci ciclovie i 400 milioni di euro a valere sulle risorse PNRR del sub-investimento riguardante le ciclovie turistiche. Lo stesso provvedimento ha definito anche la destinazione di ulteriori 96 milioni di euro di risorse nazionali, disponibili a legislazione vigente, ma per ora azzerati dalla legge di bilancio.
L'apertura dei cantieri delle prime quattro ciclovie era prevista nel 2018 ma, purtroppo, tutto è ancora in alto mare nonostante gli interventi siano già oggetto di finanziamenti a valere sugli stanziamenti delle leggi di bilancio 2016 e 2017, pari a complessivi 370 milioni di euro che, sfruttando il cofinanziamento, potrebbero salire a 750 milioni.
Ad oggi solo la Ciclovia del Sole ha avuto un impulso anche se si tratta per ora dell'inaugurazione, avvenuta il 13 aprile 2021, di 46 km (tratto Mirandola/Sala Bolognese) dei 392 previsti, che sono parte degli oltre 7.000 tra Capo Nord e Malta.
L'ex Ministro delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili, Giovannini, ha confermato lo stanziamento nel PNRR di 200 milioni, meno dei 600 inizialmente previsti e ci si augura che possano comunque rappresentare un serio impulso per questo comparto in specie se sarà correttamente attivato il partenariato pubblico/privato. È prevista infatti ed anzi stimolata la partecipazione di investimenti privati, oltre che pubblici. I finanziamenti saranno destinati anche agli interventi che ricadono nelle ulteriori sei ciclovie prioritarie: Garda, Trieste-Lignano Sabbiadoro-Venezia, Sardegna, Magna Grecia, Tirrenica e Adriatica. Ma tutto è ancora sostanzialmente fermo.

14. Treno & bici: la soluzione

Tornando alla mobilità intermodale, vale la pena analizzare il treno, mezzo che avrebbe una straordinaria valenza sia perché la rete ferroviaria è molto articolata, sia perché, nel mondo e in Europa in particolare, la formula treno&bici è estremamente diffusa. Succede in Francia, succede in Germania. Per non parlare di Svizzera o Danimarca.
Si prenota un treno per andare da Parigi a Lione, oppure da Monaco a Francoforte, si va in stazione in bici, la si carica nell'apposita vettura e la si ritira all'arrivo, proseguendo a pedali per la propria destinazione. In Francia è un servizio gratuito persino sui TGV, in Germania sono richiesti prenotazione e un biglietto ad hoc. Niente di tutto ciò in Italia, dove le biciclette al seguito sono ammesse al più sui convogli regionali. L'unico modo, in Italia, per portare con sé la bici è smontarla e riporla in una sacca chiusa con dimensioni massime 80x110x40 centimetri.
Vediamo nello specifico cosa prevedono i gestori italiani al riguardo. Trenitalia conferma che il trasporto della bicicletta montata non è mai consentito sui treni di media e lunga percorrenza ovvero sui Frecciarossa, Frecciargento, Frecciabianca, Intercity e Intercity Notte. Il quadro migliora un po' su quelli regionali sui quali è possibile trasportare la bicicletta. Al contrario, la situazione si complica molto se si viaggia in gruppo (cosa molto frequente in caso di cicloturismo) perché è disposto che i gruppi di almeno dieci persone che intendono trasportare altrettante biciclette devono fare esplicita richiesta alla direzione regionale di Trenitalia competente con un anticipo di almeno sette giorni rispetto alla data di partenza. Senza l'autorizzazione della direzione regionale il trasporto delle biciclette per i gruppi non

è ammesso. C'è poi una sibillina disposizione che consente al personale di bordo di non consentire il trasporto di biciclette a bordo treno nel caso in cui tale trasporto possa pregiudicare il servizio ferroviario. Italo non contempla il trasporto delle bici. Quindi c'è ancora molto da fare per allinearsi agli altri Paesi europei – anche qui si potrebbe anzitutto copiare le migliori pratiche estere e lavorare per colmare un divario che non è più accettabile. Ma anche copiare di per sé non basta. Si deve copiare implementando, migliorando e contestualizzando. Servono esperti capaci che vanno messi in condizione di operare al meglio. È inutile e dannoso pensare di realizzare migliaia di chilometri di ciclovie senza pianificare a dovere. Il *modus operandi* è fondamentale.

15. Il boom sarà e-bike

L'e-bike sta diventando uno strumento di inclusività, consentendo a un numero sempre più ampio di visitatori di accedere a territori ed esperienze altrimenti preclusi. Sono il 46% i pacchetti cicloturistici che prevedono la e-bike (2020/2021) e nel biennio 2022/2023 i distributori stimano che la e-bike sarà il modello più richiesto. Il cicloturista si organizza consultando mediamente 2,5 canali di informazione per organizzare la sua vacanza. Il 78% dei pacchetti è acquistato sul web. Sono internet (88%) e il passaparola (51%) i due canali più usati per informarsi sull'offerta di vacanze legate al cicloturismo. Gli eventi incidono per il 28%, i tour operator per il 13%, le brochure e i dépliant solo per il 5%. Quattro i servizi più richiesti dal cicloturista: noleggio della bicicletta (50%), tour di gruppo (47%), alloggio (45%) e copertura assicurativa (44%). Nel prossimo biennio si prevede che la «guida» sarà il servizio nei pacchetti cicloturistici a maggiore crescita (67%).
Un turista su due noleggia la bicicletta per la vacanza. Voglia di provare l'esperienza del cicloturismo, utilizzare nuovi modelli di bicicletta e nessun impegno nel trasporto, alcuni dei motivi che portano il noleggio della bicicletta ad essere il servizio più venduto. La risposta a questa esigenza costituisce una crescente opportunità di business.
Per il biennio 2022-2023 la quasi totalità delle aziende turistiche (89%) prevede un aumento dei ricavi da cicloturismo. Cicloturismo significa anche co-marketing: gli operatori turistici lo promuoveranno aumentando la collaborazione con le aziende del territorio.

16. Il Tour de France in Italia

Una grande ed innovativa iniziativa per promuovere in Italia il cicloturismo è rappresentata dalle quattro tappe, inclusa la *"Grand depart"*, da Firenze al Piemonte, del Tour de France del 2024. La Regione Emilia-Romagna ha certificato gli effetti del Tour in Italia: decine di milioni di telespettatori nel mondo, 1,8 milioni di spettatori sulle strade, 130 mila presenze negli alberghi, indotto diretto di 59 milioni di euro e indiretto di altri 47.
È la prima volta, in 120 anni, che il Tour parte dall'Italia. Si sta capendo l'importanza di promuovere i territori per il cicloturismo attraverso eventi di ciclismo planetari come il Tour.
Se Regioni come l'Emilia-Romagna e la Toscana sono in attrezzate ed abili per una adeguata promozione turistica, non sarebbe stato lo stesso per altre Regioni italiane che pure potrebbero garantire palcoscenici paesaggistici, artistici e culturali straordinari. La strada è però tracciata e lo sviluppo del cicloturismo appare garantito.

Fig. 3 – *Le tappe italiane del Tour De France 2024*

Fonte: Osservatorio Bikeconomy, 2023.

ISSN 2499-0795

due
2023

Direzione | Francesco di Cesare
Organizzazione | Anthony A. La Salandra

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

RISPOSTE TURISMO
Risposte Turismo s.r.l.
Giudecca 624 | 30133 Venezia | tel. +39 0413093260
www.risposteturismo.it | info@risposteturismo.it