

I QUADERNI  
DELLA FONDAZIONE  
CASSA DI RISPARMIO  
DI CUNEO

NOVEMBRE 2016

# Pedalare per lo sviluppo

Il cicloturismo  
in provincia di Cuneo

Q28





I QUADERNI DELLA FONDAZIONE  
CASSA DI RISPARMIO DI CUNEO

La collana Quaderni della Fondazione CRC mette a disposizione i risultati delle ricerche socio economiche promosse dal Centro Studi per esplorare temi di interesse e di prospettiva per il territorio della provincia di Cuneo e per contribuire alla realizzazione e alla valutazione dell'attività propria della Fondazione.

La presente ricerca è stata promossa e finanziata dalla Fondazione CRC e realizzata dal Dipartimento Culture, Politica e Società dell'Università degli Studi di Torino, Corso di laurea magistrale Comunicazione Pubblica e Politica.

Centro Studi Fondazione CRC (coordinamento scientifico e redazionale):  
Elena Bottasso, Renato Lanzetti, Stefania Avetta.  
Settore Attività Istituzionale: Andrea Alfieri.

Dipartimento Culture Politiche e Società: Franca Roncarolo – Direttrice;  
Giacomo Pasino (ricerca e redazione); Maria Elena Rossi (supervisione);  
Marinella Belluati (coordinamento); Cristopher Cepernich,  
Alessandro Chito Guala, Giuseppe Tipaldo (comitato scientifico  
del Dipartimento).

Un ringraziamento va a tutte le persone e ai soggetti del territorio che hanno contribuito a vario titolo alla realizzazione della ricerca.

NOVEMBRE 2016

# Pedalare per lo sviluppo

Il cicloturismo  
in provincia di Cuneo

*A cura di*  
Maria Elena Rossi  
Giacomo Pasino

© 2016 Fondazione CRC  
Via Roma 17 – 12100 Cuneo – Italia  
[www.fondazione crc.it](http://www.fondazione crc.it)  
ISBN 978-88-98005-14-7

Il documento in formato PDF è scaricabile dal sito [www.fondazione crc.it](http://www.fondazione crc.it)  
È vietata la riproduzione dei testi, anche parziale, senza autorizzazione

Progetto grafico e impaginazione: Bosio.Associati – Savigliano  
Stampa: Tipolito Europa

Chiuso in tipografia a ottobre 2016



## Indice

10	Presentazione
12	Introduzione
19	<b>1. Cicloturismo e sviluppo</b>
19	1.1 Il fenomeno del cicloturismo
21	1.2 Il valore del cicloturismo in Europa e in Italia
22	1.3 Puntare sul cicloturismo: perché?
26	<b>2. Il cicloturismo e le sue componenti principali: biciclette e percorsi</b>
26	2.1 Macrocategorie del cicloturismo
27	2.1.1 Cicloturismo itinerante
27	2.1.2 Cicloescursionismo
28	2.1.3 Cicloturismo sportivo
29	2.2 Categorie di percorsi cicloturistici e tempi di percorrenza
30	2.3 Tipologie di bicicletta e riflessi sul cicloturismo
30	2.3.1 <i>Slow bike</i>
31	2.3.2 <i>Mountain bike (MTB)</i>
32	2.3.3 Bici a pedalata assistita
33	2.3.4 Bici da corsa
34	2.3.5 <i>Gravel bike</i>
35	2.3.6 <i>Fat bike</i>
36	2.3.7 Bicicletta pieghevole
38	<b>3. Le politiche per il cicloturismo in Unione Europea, Italia e Piemonte</b>
38	3.1 Politiche in Unione Europea: EuroVelo e finanziamenti europei
38	3.1.1 EuroVelo
40	3.1.2 Programmazione comunitaria 2014-2020
43	3.2 Analisi di <i>benchmarking</i> : casi di successo nel cicloturismo europeo
43	3.2.1 <i>La Loire à Vélo</i> in Francia
45	3.2.2 La ciclabile del Danubio in Austria: da Passau a Vienna
46	3.2.3 Percorsi e servizi per il cicloturismo in Svizzera
48	3.3 Politiche in Italia: Bicitalia e interventi regionali
48	3.3.1 Bicitalia
50	3.3.2 Politiche pubbliche e priorità in alcune regioni italiane: Veneto e Liguria
50	3.3.2.1 Cicloturismo in Veneto
52	3.3.2.2 Cicloturismo in Liguria
55	3.3.3 Finanziamenti nazionali e regionali destinati di recente al cicloturismo
55	3.3.3.1 La Legge di stabilità 2016 per la mobilità ciclabile
55	3.3.3.2 In Lombardia
56	3.3.3.3 In Veneto

57	3.4 In Piemonte
57	3.4.1 Progetto di Rete ciclabile di interesse regionale
57	3.4.2 Bandi di finanziamento recenti
58	3.4.2.1 Bando L.R. 4 <i>Studi di fattibilità</i> – scaduto il 14/03/2016
59	3.4.2.2 Bando 7.5.1 <i>Settore sviluppo della montagna</i> – scaduto il 29/04/2016
60	3.4.2.3 Bando L.R. 18 <i>Interventi regionali a sostegno dell'offerta turistica</i> – scadenza 28/12/2017
62	<b>4. Analisi della domanda e linee guida per la creazione dell'offerta</b>
62	4.1 Analisi della domanda: i cicloturisti
62	4.1.1 I cicloturisti in Italia: quadro introduttivo
63	4.1.2 Profilo generale del cicloturista: un quadro d'insieme
68	4.1.3 Identikit del cicloturista in base a diversi Paesi di provenienza
68	4.1.3.1 Il cicloturista italiano
68	4.1.3.2 Il cicloturista tedesco
70	4.1.3.3 Il cicloturista francese
71	4.1.3.4 Il cicloturista svizzero
72	4.1.3.5 Il cicloturista austriaco
72	4.1.3.6 Il cicloturista olandese
73	4.1.3.7 Il cicloturista inglese
74	4.1.3.8 Il cicloturista americano
75	4.2 Offerta per cicloturisti: linee guida
75	4.2.1 I percorsi cicloturistici e la segnaletica
75	4.2.1.1 Le strade per il cicloturista
78	4.2.1.2 Individuare l'itinerario di un percorso ciclabile
81	4.2.1.3 La segnaletica
83	4.2.1.4 Il livello di difficoltà di un percorso cicloturistico: traffico, dislivello, fondo stradale
85	4.2.1.5 I costi di un percorso ciclabile in ambito urbano ed extraurbano
86	4.2.2 Standard qualitativi per strutture ricettive e ristorative
86	4.2.2.1 Strutture ricettive
88	4.2.2.2 Altri servizi importanti: pagamenti con carte di credito e Wi-Fi
88	4.2.2.3 Strutture ristorative
89	4.2.2.4 L'importanza del lavorare in rete
89	4.2.3 Servizi aggiuntivi: assistenza, noleggio, guide <i>outdoor</i> , intermodalità, parcheggi coperti



89	4.2.3.1 Assistenza tecnica
90	4.2.3.2 Noleggiatori
90	4.2.3.3 Guide <i>outdoor</i>
90	4.2.3.4 Intermodalità
91	4.2.3.5 Parcheggi coperti
91	4.2.4 Il materiale informativo
92	4.2.5 La creazione di un database dei percorsi cicloturistici
92	4.2.6 Creazione di pacchetti cicloturistici e promozione
94	4.2.7 Creazione di un'offerta rivolta a persone diversamente abili
97	<b>5. In provincia di Cuneo: flussi turistici e mappatura dell'offerta</b>
97	5.1 Accessibilità e intermodalità
97	5.1.1 ATL del Cuneese
98	5.1.2 ATL Langhe-Roero
98	5.2 Intermodalità bici+treno in Piemonte
99	5.3 Flussi turistici
99	5.3.1 Provincia di Cuneo
100	5.3.2 ATL del Cuneese
102	5.3.3 ATL Langhe-Roero
105	5.4 Ricettività
105	5.4.1 Provincia di Cuneo
106	5.4.2 ATL del Cuneese
108	5.4.3 ATL Langhe-Roero
110	5.5 Servizi
110	5.5.1 ATL del Cuneese
110	5.5.2 ATL Langhe-Roero
111	5.6 Eventi cicloturistici
111	5.6.1 ATL del Cuneese
112	5.6.2 ATL Langhe-Roero
112	5.7 Mappatura generale dei percorsi
114	5.8 Il coinvolgimento degli attori locali
115	5.8.1 Tour operator <i>incoming</i> , accompagnatori <i>outdoor</i> e noleggiatori
116	5.8.2 Associazioni, enti e consorzi
117	5.8.3 Strutture ricettive <i>bike friendly</i> e campeggi

119	<b>6. Considerazioni conclusive e indicazioni operative</b>
119	6.1 I target strategici
121	6.2 Analisi SWOT: punti di forza e di debolezza, opportunità e minacce
122	6.3 Percorsi prioritari per la provincia di Cuneo
122	6.3.1 La Rete ciclabile di interesse regionale
128	6.3.2 Percorsi all'interno di parchi e aree protette
129	6.3.3 Percorsi ad anello o a margherita connessi alle direttrici principali
130	6.3.4 <i>Bike park</i> e percorsi per MTB
131	6.4 Priorità di intervento
131	6.4.1 Le piste e i percorsi ciclabili
133	6.4.2 La ricettività
133	6.4.3 I servizi sui percorsi
134	6.4.4 Il sistema di informazione, comunicazione e promozione
134	6.4.5 Il sistema della <i>governance</i>
137	6.5 Tempistica degli interventi
137	6.5.1 Breve periodo
138	6.5.2 Medio-lungo periodo
139	<b>Allegato</b>
155	<b>Bibliografia</b>
156	<b>Sitografia</b>



## Presentazione

La Fondazione CRC, che individua nello sviluppo locale uno dei suoi principali settori di intervento, riserva un'attenzione particolare alla valorizzazione turistica della provincia.

Il patrimonio culturale, artistico ed enogastronomico, diffuso in tutto il territorio, permette di organizzare un'offerta ampia e variegata. Inoltre, per le sue caratteristiche morfologiche e per l'importante patrimonio naturalistico che ospita, la provincia di Cuneo si presta come meta ideale per il turismo *outdoor*.

Nell'ambito del Piano programmatico 2016 la Fondazione ha previsto di proseguire l'iniziativa *WOW Wonderful outdoor week*, realizzata in collaborazione con le ATL e la Camera di Commercio, ma anche di avviare una misura a favore della valorizzazione dei percorsi cicloturistici, un segmento ancora di nicchia ma dalle prospettive di crescita particolarmente interessanti per il nostro territorio.

Al fine di promuovere un'iniziativa sul cicloturismo coerente con le caratteristiche e le reali potenzialità del territorio, tenendo conto di quanto già realizzato, ma anche dei bisogni e delle priorità espressi dagli attori locali coinvolti in questo ambito, si è ritenuto utile fare precedere alla progettazione di questo intervento un'analisi della situazione in provincia di Cuneo.

Il Centro Studi, che attraverso l'attività di ricerca socio economica ha la finalità di esplorare temi emergenti e prioritari in vista della programmazione e progettazione della Fondazione, ha quindi avviato un approfondimento sul tema del cicloturismo e una mappatura sul territorio provinciale.

Esistono diverse tipologie di cicloturismo, ma il dato unanime è che si tratta di un fenomeno in crescita, in termini di presenze e di ritorno economico. Chi ha saputo organizzare un'offerta cicloturistica coerente con la domanda e con il proprio territorio di riferimento ha già iniziato a raccogliere buoni frutti: basti pensare alla pista ciclabile del Danubio o alla *Loire à Vélo* in Francia.

La Granda è già da tempo attiva e vivace su questo fronte: i territori locali promuovono importanti eventi ciclistici e cicloturistici che fungono da richiamo per visitatori appassionati: la Fausto Coppi Alpi del Mare, la Granfondo della Nocciola Alta Langa, il Giro delle Valli Monregalesi, per citarne alcuni. Inoltre è già presente un patrimonio di percorsi e itinerari cicloturistici: lo studio ne ha mappati 254 per *mountain bike*, 86 per bici da corsa e 34 per *slow bike*. Tuttavia, occorre acquisire maggior consapevolezza delle potenzialità che la provincia può offrire in questo settore e potenziare il coordinamento del sistema locale nel suo complesso.

Il presente studio offre una panoramica del cicloturismo e delle sue molteplici sfumature, analizzandone le caratteristiche, le tendenze, le politiche – dal livello europeo a quello regionale –, fino all'analisi della domanda e dell'offerta, evidenziando le caratteristiche che dovrebbe avere per essere competitiva, attrattiva e fruibile dal turista.

Anche attraverso un'indagine diretta sul campo, che ha permesso il confronto con i principali enti e operatori pubblici e privati attivi in questo ambito, il lavoro analizza il posizionamento e le potenzialità del cicloturismo per la provincia di Cuneo, delineando i punti di forza e di debolezza, ma anche le prospettive più promettenti, declinate in indicazioni operative. Il rapporto presenta, infine, il dettaglio della mappatura dei percorsi cicloturistici esistenti, suddivisi per tipologia e territori.

In una fase in cui la Fondazione si appresta a predisporre il prossimo piano pluriennale 2018-2021 e la programmazione regionale pone un'attenzione particolare alla promozione turistica – anche attraverso il cicloturismo – e alla valorizzazione del patrimonio naturalistico, auspichiamo che le indicazioni che emergono dalla ricerca possano rappresentare un utile strumento di approfondimento e stimolo per tutti gli attori coinvolti nella definizione e attuazione di politiche o interventi a favore dello sviluppo del cicloturismo in provincia di Cuneo.

Il Centro Studi

## Introduzione

Il cicloturismo può essere definito in generale come l'attività di praticare turismo sulle due ruote, cioè utilizzando la bicicletta per spostarsi sul territorio. Come accade costantemente nel settore del turismo, non esiste un solo tipo di cicloturismo oppure un solo cicloturista, ma vi sono diverse sfumature che è necessario conoscere e tenere in considerazione nella pianificazione, realizzazione e promozione dell'offerta.

Il cicloturismo è un fenomeno in crescita e, dove vi è stata un'organizzazione del prodotto coerente con la domanda e le caratteristiche del territorio, i risultati in termini di presenze e di ritorno economico non sono tardati ad arrivare; si pensi per esempio al tratto Passau-Vienna della pista ciclabile del Danubio, 320 chilometri battuti ogni anno da più di 300 mila ciclisti; oppure a *La Loire à Vélo* francese, 800 chilometri che hanno richiesto un investimento di 52 milioni di euro e che nel 2015 sono stati percorsi da più di un milione di cicloturisti, con un ritorno economico superiore a 19 milioni di euro.

Uno studio commissionato dal Parlamento europeo nel 2012 stimava un impatto economico del cicloturismo in Europa pari a circa 44 miliardi di euro; in Italia, il valore potenziale del cicloturismo è stimato in oltre 3 miliardi di euro<sup>1</sup>.

Oltre alle ricadute economiche, tra i principali aspetti positivi del cicloturismo rientrano la possibilità di diversificare l'offerta per attrarre nuovi segmenti di mercato e consolidare i rapporti con i turisti che già hanno frequentato la destinazione, nonché di prolungare la stagione turistica destagionalizzando i flussi.

Nella provincia di Cuneo il cicloturismo rappresenta una leva di sviluppo potenzialmente significativa e per questo necessita di essere strutturato, valorizzato e promosso nei confronti degli utenti finali.

La morfologia del territorio in esame è un punto di forza per lo sviluppo di questo prodotto: le zone pianeggianti, particolarmente conformi a un turismo *slow* e di tipo familiare; le montagne con le salite rese celebri dal Giro d'Italia, adatte a tutti coloro che leggono il cicloturismo in chiave sportiva, siano essi appassionati di bici da corsa o adrenaliniaci amanti di *mountain bike* (MTB); in ultimo, non certo per importanza, le colline, che offrono possibilità appropriate a tutti i target richiamati e

<sup>1</sup> The European House – Ambrosetti (2014) *Il valore delle due ruote. Lo scenario dell'industria, del mercato e della mobilità*, Executive summary (<http://www.ambrosetti.eu/ricerche-epresentazioni/il-valore-delle-due-ruote>).

che in Langhe-Roero possono fregiarsi dal 2014 del titolo di Patrimonio Unesco “Paesaggi vitivinicoli di Langhe-Roero e Monferrato”.

La morfologia è necessaria ma non sufficiente per sviluppare e promuovere il cicloturismo. Si tratta, infatti, di un prodotto trasversale alle altre tipologie di turismo, in quanto i cicloturisti desiderano conoscere il territorio che attraversano in bicicletta, senza limitarsi a pedalare percorrendo delle strade in mezzo al verde. Parlando di sviluppo del cicloturismo – leva di cui dispone un territorio per farsi conoscere e valorizzare la propria bellezza – non si può trascurare il patrimonio artistico, culturale, paesaggistico, enogastronomico presente in provincia di Cuneo.

La Granda potrà beneficiare del cicloturismo anche in termini di differenziazione e di destagionalizzazione dell’offerta: la stagione cicloturistica può arrivare a coprire otto mesi l’anno, ma le nuove tipologie di biciclette estendono la fruibilità del servizio a tutto l’arco dell’anno.

Al momento, la provincia di Cuneo vede diverse iniziative in tema di cicloturismo; un fattore vincente nell’organizzazione e promozione dell’offerta sarà la capacità degli attori coinvolti di fare sistema, creando una massa critica in grado di promuoversi e consolidarsi all’interno di un mercato in continua evoluzione.

La ricerca sul cicloturismo è stata condotta con l’obiettivo di inquadrare il fenomeno a livello generale, partendo dalle necessità e dalle preferenze della domanda e dalle caratteristiche che dovrebbe avere l’offerta per essere competitiva, attrattiva e fruibile dal turista.

Il cicloturismo deve essere affrontato tenendo presente quali sono le macro-categorie del settore, i tipi di bicicletta utilizzabili e la tipologia di percorsi. Con riferimento alle macro-categorie si può distinguere tra:

- cicloturismo itinerante, praticato da coloro che percorrono lunghe tratte di ciclopiste, in diversi giorni, soggiornando in luoghi sempre differenti;
- cicloescursionismo, praticato da coloro che sono interessati a inserire le escursioni sulle due ruote tra le attività da fare in vacanza;
- cicloturismo sportivo, praticato da coloro che utilizzano la bicicletta in chiave sportiva, siano essi appassionati di bici da corsa o amanti delle avventure in *mountain bike*.

Per quanto riguarda le tipologie di biciclette più utilizzate si può distinguere tra:

- *slow bike* o bici da città, adatta alla pratica del cicloescursionismo;

- *mountain bike* (MTB), adatta per percorsi su sterrato e per la pratica di attività ad alto tasso di adrenalina come il *downhill*;
- biciclette a pedalata assistita (o pedelec), una tipologia di *e-bike* che può assumere la struttura di una *slow bike* o di una MTB; grazie a queste biciclette, la platea dei fruitori aumenta considerevolmente e, pertanto, dovranno essere sempre più utilizzate nel cicloturismo;
- biciclette da corsa, disegnate per il ciclismo su strada di tipo sportivo.

I percorsi possono essere suddivisi così:

- in linea o itineranti, in cui il punto di partenza e di arrivo non coincidono;
- ad anello, in cui punto di partenza e di arrivo sono gli stessi, indipendentemente dal numero di giorni necessari per completare il giro;
- a margherita o stanziali, in cui la località di partenza rimane invariata ma i percorsi a disposizione per il cicloturista sono differenti.

Le politiche in atto in tema di cicloturismo sono molteplici. A livello europeo, il punto di riferimento è la rete ciclabile EuroVelo, il progetto della *European Cyclists' Federation* (ECF), composta da 14 itinerari che mettono in connessione i diversi Paesi dell'Unione Europea.

A livello nazionale è possibile fare riferimento alla rete ciclabile Bicitalia, – proposta da FIAB, Federazione Italiana Amici della Bicicletta (affiliata a ECF) – che prevede una serie di itinerari integrati pienamente con EuroVelo. Bicitalia è una rete nazionale che supporta anche gli itinerari locali interconnessi con essa.

La Regione Piemonte nel luglio 2015 ha approvato il *Progetto di Rete ciclabile di interesse regionale*, una rete integrata di piste e percorsi ciclabili per favorire l'utilizzo della bicicletta e il turismo.

In tema di finanziamenti pubblici, ECF stima che dall'UE possano arrivare 1,325 miliardi di euro per misure legate alla ciclabilità (in senso lato); in Italia, la Legge Finanziaria 2016 ha stanziato 91 milioni di euro per il triennio 2016-2018 e diverse regioni stanno intervenendo con bandi a sostegno dello sviluppo del cicloturismo sui propri territori. Il Piemonte ha emanato un bando per studi di fattibilità con una dotazione finanziaria di un milione di euro, individuando tra le priorità anche i percorsi ciclabili.

Al momento, in provincia di Cuneo il cicloturismo è un prodotto che viene promosso da molteplici operatori privati, enti non commerciali e portali, perdendo così le sinergie e i vantaggi del lavorare in rete, primo



fra tutti la visibilità e fruibilità delle informazioni da parte dei turisti. Inoltre, è da segnalare la sostanziale assenza, salvo rarissimi casi, di percorsi ciclabili rispettosi degli standard di qualità e di servizi elevati – presenti invece in altri Paesi europei – indispensabili per poter promuovere il prodotto e soddisfare il turista.

La mappatura dell'offerta è stata realizzata facendo riferimento, in prima battuta, alle informazioni riportate sui siti delle ATL del Cuneese e di Langhe-Roero. Sono stati successivamente presi in considerazione altri portali che promuovono percorsi cicloturistici. Per ciascun itinerario ci si è concentrati sulle informazioni relative alla tipologia (anello, margherita, lineare), al tipo di bicicletta cui è rivolto (*slow bike*, bici da corsa, MTB), al livello di difficoltà, alla possibilità di scaricare la traccia del percorso in GPS (la cosiddetta geolocalizzazione), nonché altre informazioni utili quali la presenza di sterrato, la segnaletica, l'indicazione di tratte su pista ciclabile (quest'ultima non necessariamente in sede propria).

Inoltre, per ottenere informazioni utili sulla domanda e sulle priorità per lo sviluppo del prodotto cicloturistico in provincia di Cuneo e avere un riscontro da operatori e *stakeholder* del territorio, sono stati inviati una serie di questionari a tour operator *incoming*, guide, associazioni, enti, consorzi e strutture ricettive *bike-friendly*. È emerso un generale interesse verso il tema del cicloturismo, ritenuto di fondamentale importanza nel panorama dell'offerta turistica provinciale.

Il pensiero comune è che il territorio debba farsi trovare pronto per accogliere i cicloturisti, il cui numero è in costante aumento, che chiedono vacanze di tipo *slow* o la possibilità di abbinare attività sportiva all'aria aperta con la scoperta di destinazioni non ancora conosciute. Per raggiungere questo obiettivo è necessario, ma non sufficiente, investire nella realizzazione e nel mantenimento di percorsi ciclabili e infrastrutture. Occorre, infatti, lavorare in rete per attuare un sistema di gestione dell'offerta integrato e organizzato, facilmente fruibile dal turista, nonché in grado di rispondere alle esigenze e alle richieste di singoli, gruppi e tour operator.

Il primo capitolo del presente lavoro analizza le ragioni della crescita del cicloturismo, il suo valore stimato in Europa e in Italia e le motivazioni per cui una destinazione, avendone le possibilità, dovrebbe puntare sullo sviluppo del cicloturismo.

Nel secondo capitolo si passa alla definizione del cicloturismo con riferimento alle categorie, ai tipi di biciclette e ai tipi di percorsi cicloturistici.

Il terzo capitolo è dedicato alle politiche di Unione Europea, Italia e Regione Piemonte in tema di cicloturismo, con l'indicazione di casi di successo europei cui potersi ispirare sia per costruire e promuovere l'offerta sia per indicare gli ottimi risultati raggiunti nelle destinazioni che hanno puntato in passato sullo sviluppo di una proposta *ad hoc*.

Il quarto capitolo è suddiviso in due parti. Nella prima si procede con un'analisi della domanda – punto di partenza indispensabile per la creazione di un prodotto mirato – tanto a livello generale quanto particolare per alcuni Paesi considerati strategici. In questo modo si individuano quattro macro categorie di cicloturista: lo *slow biker* o ciclista escursionista; l'appassionato di bici da corsa; l'amante di MTB e il cicloturista itinerante. La seconda parte del capitolo si concentra invece sulle linee guida da seguire per lo sviluppo di un'offerta turistica di qualità e fruibile: dall'individuazione dell'itinerario alla segnaletica, dalle strutture ricettive ai servizi aggiuntivi che devono essere disponibili per il turista.

Il quinto capitolo è dedicato all'analisi del sistema di offerta per il mercato del cicloturismo attualmente presente in provincia di Cuneo, con la suddivisione per le due ATL di riferimento: accessibilità, intermodalità, flussi turistici, ricettività, noleggiatori, guide *outdoor*. Il capitolo si conclude con i dati relativi alla mappatura dei percorsi.

Nel sesto capitolo, infine, si schematizzano le principali informazioni riferite ai target cicloturistici strategici; si presenta l'analisi SWOT per ciascun target e si indica la suddivisione dei percorsi prioritari. Si conclude con l'indicazione delle priorità di intervento con riferimento al breve e al medio-lungo periodo, con una particolare attenzione al tema della *governance*, fondamentale per pianificare, realizzare e promuovere il prodotto cicloturistico della provincia di Cuneo.





# 1. Cicloturismo e sviluppo

## 1.1 Il fenomeno del cicloturismo<sup>2</sup>

Gli ultimi vent'anni hanno visto un notevole incremento del turismo, sia in termini di domanda che di offerta, al punto da rappresentare oggi la più grande industria del mondo.

La competizione tra le destinazioni al giorno d'oggi è globale. Pertanto, è utile concentrarsi maggiormente sulla qualità dell'offerta che sulla quantità dei flussi turistici. Per questa ragione in molte destinazioni lo sforzo è quello di migliorare l'organizzazione e gestione del territorio, da un lato, e di progettare prodotti turistici in linea con le preferenze, le richieste e le aspettative del mercato dall'altro.

In soli 20 anni molte destinazioni turistiche si sono trovate a far fronte a una nuova domanda di vacanze brevi, autentiche, esperienziali, *green*, orientate a criteri e requisiti di sostenibilità. Diventa fondamentale studiare e proporre prodotti per il turista che mettano al centro la sua esperienza, creando così un rapporto tra l'industria del turismo e il territorio che, da scenario di una destinazione, si sta avviando a diventare la materia prima con la quale costruire i nuovi prodotti turistici. Quindi, la sostenibilità del territorio da un lato e l'autenticità dell'esperienza dall'altro sono due obiettivi da perseguire se si vuole connotare in maniera qualitativa l'offerta turistica.

Il cicloturismo, da considerarsi nelle sue numerose varianti, rappresenta uno dei cambiamenti più interessanti nel settore del turismo e per questa ragione le destinazioni turistiche dovrebbero approfondire e comprendere le peculiarità di questo fenomeno, che per molte mete è un'opportunità attuale e reale di sviluppo turistico. Secondo uno studio<sup>3</sup> commissionato dal Parlamento europeo, il cicloturismo praticato in Europa genera una ricaduta economica di 44 miliardi di euro all'anno. Altri segnali di crescita di questo settore sono l'aumento del numero di tour operator che si specializzano in cicloturismo e la realizzazione in molte destinazioni di club di prodotto cicloturistici.

2 N. Salvatori (2012) *Corso di Geografia Turistica. Le tendenze del turismo in Italia e Le tendenze del turismo in Europa*, Bologna, Zanichelli; Regione Veneto (2015) *Veneto in bicicletta. Opportunità per gli operatori turistici*, ([https://www.regione.veneto.it/c/document\\_library/get\\_file?uuid=636091c2-05f0-4ce2-b9de-469ecc657df4&groupId=10813](https://www.regione.veneto.it/c/document_library/get_file?uuid=636091c2-05f0-4ce2-b9de-469ecc657df4&groupId=10813)).

3 The European House - Ambrosetti (2014) *Il valore delle due ruote. Lo scenario dell'industria, del mercato e della mobilità*, cit.

Lo sviluppo del cicloturismo richiede la presenza sul territorio di un sistema coordinato e organizzato tra gli attori coinvolti, con riferimento alle relazioni tra questi soggetti e al sistema di *destination management*, cioè la pianificazione strategica e la gestione della destinazione grazie al coinvolgimento di tecnici, amministratori locali, aziende e residenti.

Le due ruote sono al centro di una rivoluzione che sta emergendo sempre più rapidamente. Se il fenomeno era sconosciuto fino a qualche decennio fa, oggi il cicloturismo rappresenta un trend in crescita, come dimostrano non solo gli investimenti delle amministrazioni locali in Italia e in Europa, ma soprattutto il successo crescente in termini di visitatori delle destinazioni che hanno saputo sviluppare e creare un'offerta adeguata alle esigenze e alle aspettative dei turisti "sulle due ruote". Alcuni esempi: il percorso *La Loire a Vélo* in Francia, 800 chilometri di ciclabile che ha richiesto un investimento di 52 milioni di euro, nel 2014 è stato frequentato da 956 mila ciclisti, con un ritorno economico superiore a 19 milioni di euro e, nel 2015, è stato attraversato da più di un milione di cicloturisti; la ciclabile del Danubio, il cui tratto più frequentato, Passau-Vienna, lungo 320 chilometri e creato nel 1984, è battuto annualmente da più di 300 mila ciclisti. Per quanto riguarda l'Italia, si può citare l'Emilia-Romagna, che in un anno accoglie 1,4 milioni di presenze, di cui l'85% stranieri<sup>4</sup>, oppure la Toscana, dove oltre un terzo delle 1.500 proposte di soggiorno suggerisce percorsi in bicicletta<sup>5</sup>.

Le ragioni principali di questa crescita sono diverse: l'esigenza, sempre più sentita – anche a causa della scarsa qualità della vita delle aree metropolitane dovuta al traffico e all'inquinamento – di una fuga verso le aree verdi; la crescente richiesta di attività *outdoor* a contatto con la natura e il desiderio di scoprire nuovi territori in modo *slow*.

Tuttavia, il cicloturista non si limita ad attraversare in modo passivo i territori in cui si trova, ma vuole viverli ed esplorarli dal punto di vista storico, culturale ed enogastronomico. I turisti, soprattutto stranieri, sono ben disposti a spendere sul territorio – in particolar modo nell'acquisto di beni e servizi – a condizione di trovare servizi di qualità elevata e su misura per le proprie esigenze. Intercettare i bisogni del cicloturista e costruire l'offerta di conseguenza è una scelta obbligata e vincente.

4 L. Dominici (31/07/15) *Il ciclo-turismo marcia a pieni giri*, «Il Sole24ore» (<http://www.il-sole24ore.com/art/impresa-e-territori/2015-07-31/il-ciclo-turismo-marcia-pieni-giri-063802.shtml?uuid=ACjQfia>).

5 InToscana.it (30/09/15) *Turismo slow? La Toscana è "fast". Crescono Francigena e cicloturismo* (<http://www.intoscana.it/site/it/articolo/Turismo-slow-La-Toscana-e-fast-Crescono-Francigena-e-cicloturismo>).

In sintesi:

## IL FENOMENO DEL CICLOTURISMO E LE RAGIONI DELLA SUA CRESCITA

### IL FENOMENO DEL CICLOTURISMO

- Presta attenzione alla qualità dell'offerta anziché alla quantità
- Risponde alla nuova domanda di vacanze brevi, autentiche, esperienziali, *green*, sostenibili
- Dispone opportunità di rigenerazione dell'offerta
- Instaura un rapporto vitale con il territorio
- Richiede un efficiente sistema di gestione e pianificazione (DMO)

### TREND IN CRESCITA E MOTIVAZIONI PRINCIPALI

- Tendenza emergente
- Aumentano arrivi e presenze nelle destinazioni che hanno puntato sul cicloturismo (es. *Loire à Vélo* in Francia, ciclabile del Danubio Passau-Vienna, Emilia-Romagna, Toscana)
- Fuga verso le aree verdi
- Crescente richiesta di attività *outdoor* a contatto con la natura
- Desiderio di scoprire nuovi territori in modo *slow*
- Volontà di vivere il territorio che si sta attraversando (cultura, natura, storia, enogastronomia, shopping, ecc.)
- Intercettare esigenze del cicloturista e modellare l'offerta è un approccio vincente

## 1.2 Il valore del cicloturismo in Europa e in Italia

In materia di cicloturismo, non esistono statistiche Eurostat *ad hoc* né apposite registrazioni delle contabilità di flussi e spesa turistica nazionali o internazionali. Per avere un'idea del valore del mercato cicloturistico si farà dunque riferimento a uno studio di Ambrosetti<sup>6</sup>, il quale sottolinea come le due ruote possano favorire anche lo sviluppo turistico. Si stima che nel 2012 l'impatto economico del cicloturismo in Europa sia stato di circa 44 miliardi di euro, generati da oltre 2 milioni di viaggi e 20 milioni di pernottamenti.

Nel 2012, il cicloturismo ha generato un fatturato di 9 miliardi di euro in Germania e di 2 miliardi di euro in Francia. Quest'ultima risulta essere la più importante destinazione per i tour operator che si occupano di cicloturismo, seguita dall'Austria; la maggior parte dei cicloturisti proviene da Germania e Gran Bretagna.

Per quanto riguarda l'Italia – terza destinazione turistica in Europa in senso assoluto ma solo settima per i viaggi in bicicletta – uno studio, realizzato per la Provincia di Trento e ripreso da Ambrosetti, ha stimato che sono circa 100 milioni di euro all'anno gli introiti turistici generati dai 400 chilometri di piste ciclabili, valore che si avvicina al costo sostenuto per la loro realizzazione, a dimostrazione della possibilità di un rientro molto veloce dell'investimento.

<sup>6</sup> The European House - Ambrosetti (2014) *Il valore delle due ruote. Lo scenario dell'industria, del mercato e della mobilità*, cit.

Per stimare il valore del cicloturismo in Italia è possibile applicare il dato di Trento, prudenzialmente ridotto del 25%<sup>7</sup>, ai circa 17 mila chilometri<sup>8</sup> di piste ciclabili nazionali tra Grandi Vie e Vie dei Mari; in questo modo il valore potenziale del cicloturismo italiano ottenuto è di circa 3,2 miliardi di euro.

Per quanto riguarda arrivi e presenze, le previsioni<sup>9</sup> per il 2015 della società di consulenza JFC<sup>10</sup> stimavano l'arrivo di 2,3 milioni di cicloturisti per 13 milioni di pernottamenti (in aumento del 5% rispetto al 2014), di cui il 36% sarebbe stato di origine nazionale e il 64% di origine straniera, in particolare di lingua tedesca. Inoltre, secondo una stima della FIAB (Federazione Italiana Amici della Bicicletta), una persona che va in bicicletta per una giornata ed effettua un pernottamento spende circa 80 euro<sup>11</sup>.

In sintesi:

#### IL VALORE DEL CICLOTURISMO IN EUROPA E IN ITALIA

##### VALORE IN EUROPA

- Non esistono statistiche *ad hoc*
- Nel 2012 si stima un impatto economico del cicloturismo in Europa di circa 44 mld €
- In Germania un fatturato pari a 9 mld €
- In Francia, la più importante destinazione per i Tour Operator (TO), si stima un fatturato di 2 mld €

##### VALORE IN ITALIA

- Non esistono statistiche *ad hoc*
- Studio per la Provincia di Trento: 400 km di piste ciclabili generano 100 mln € all'anno di introiti turistici (valore che si avvicina al costo di realizzazione delle infrastrutture)
- Stima del valore per l'Italia: 17 mila km (rete Bicitalia) di piste ciclabili generano 3,2 mld € (valore potenziale)
- Previsioni per il 2015 (società di consulenza JFC): 2,3 mln di arrivi; 13 mln di pernottamenti (+5% sul 2014)
- Stima di FIAB (Federazione Italiana Amici della Bicicletta): 80€/giorno di spesa per cicloturista che pernotta
- TO specializzati stimano aumenti del 15-20% all'anno nelle richieste di vacanze sulle due ruote

### 1.3 Puntare sul cicloturismo: perché?

Il cicloturismo, nelle sue diverse accezioni, è un fenomeno in crescita anche in Italia. Nonostante l'assenza di un'analisi quantitativa certa, il fenomeno delle vacanze in bicicletta, in senso lato, sta aumentando: i tour operator che si occupano di cicloturismo parlano di crescite attorno al 15-20% l'anno.

7 I chilometri delle piste trentine sono di alta qualità, come confermato da un'indagine condotta nel 2014 dalla Provincia di Trento sulla percezione delle piste.

8 Non esiste un rilievo certo delle piste ciclabili reali in Italia. Il dato indicato è quello che fa riferimento alla rete Bicitalia (una volta terminata). Gli itinerari inseriti nel portale [www.piste-ciclabili.com](http://www.piste-ciclabili.com) contano complessivamente 86.3622 chilometri e sono stati rilevati e schedati da centinaia di volontari non coordinati e con dati, quindi, non omogenei.

9 *Il ciclo-turismo marcia a pieni giri*, cit.

10 Si rimanda al sito della società per chi volesse prendere visione dei loro studi e ricerche (<http://www.jfc.it/>).

11 *Il ciclo-turismo marcia a pieni giri*, cit.



Oltre ai dati su arrivi, presenze e ricadute economiche, l'aumento dell'interesse e della domanda sul tema è testimoniato da molteplici fattori:

- un crescente numero di tour operator nazionali e internazionali che si rivolgono a questo segmento, in via esclusiva o implementando la propria offerta;
- un aumento delle strutture ricettive che adeguano la propria offerta alle esigenze di coloro che viaggiano sulle due ruote, indipendentemente dall'adesione o meno di associazioni o consorzi creati *ad hoc*, come Albergabici o Italy Bike Hotels;
- un crescente interesse da parte della sfera pubblica che, a livello nazionale, regionale e locale, interviene, attraverso piani programmatici e bandi di finanziamento, con una pianificazione dello sviluppo di questa categoria di offerta;
- un aumento delle associazioni e dei consorzi che, soprattutto a livello locale, si dedicano a creare, sviluppare e promuovere percorsi cicloturistici;
- i risultati incoraggianti che lo sviluppo di questo prodotto ha portato nei Paesi e nei territori che hanno saputo sfruttare al meglio il potenziale del mercato, come testimoniato dalle analisi di *benchmarking*.

Una riflessione in merito ai soggetti che si occupano di questo tema è necessaria. Attualmente, "l'Italia in bicicletta" è il risultato di azioni svolte in modo frammentario dai diversi soggetti politici a livello nazionale e locale:

- a livello nazionale operano più ministeri (ambiente, trasporti, turismo), sostenendo azioni sul tema della bicicletta e della mobilità sostenibile, e fornendo parte dei finanziamenti necessari per lo sviluppo e la realizzazione di determinati progetti di interesse nazionale e interregionale;
- a livello locale (regioni ed enti locali) si opera per lo sviluppo di infrastrutture dedicate alla bicicletta e il loro finanziamento (coordinamento e finanziamento a livello regionale);
- federazioni e associazioni, con il supporto degli attori istituzionali e politici, assumono un ruolo importante nel favorire la promozione del ciclismo e lo sviluppo della pratica; per esempio, FIAB è un punto di riferimento su tutto il territorio nazionale, ma non possono essere trascurate le iniziative di UISP (Unione Italiana Sport Per tutti) e TCI (Touring Club Italia), che contano un numero di soci significativo.

Pertanto, per il potenziamento dell'offerta cicloturistica sul territorio e affinché possano generarsi ricadute positive in termini di sviluppo, si rende necessario un coordinamento tra i diversi attori, pubblici e privati, nazionali e locali.

Il cicloturismo può rappresentare un volano per l'economia locale di molti territori, indipendentemente dal tipo e dal livello di flussi turistici attuali. Tra le principali motivazioni che giustificano l'interesse sul tema si annoverano:

- *diversificazione dell'offerta*: il cicloturismo rappresenta la possibilità per una destinazione turistica di incrementare l'offerta a disposizione dei visitatori; il cicloturismo e il cicloescursionismo sempre più spesso rappresentano il mezzo per scoprire una destinazione turistica in tutte le sue peculiarità; inoltre, avere a disposizione un adeguato livello di offerta cicloturistica per le diverse tipologie di target e di cicloturismo (ovvero il cicloturismo itinerante, quello escursionistico e quello sportivo) consente a una destinazione di attrarre diversi segmenti di mercato e di consolidare i rapporti con i turisti che già conoscono e frequentano un dato territorio; il cicloturismo è trasversale alle altre forme di turismo (culturale, sportivo, enogastronomico, ecc.) e, di conseguenza, può essere visto come complemento e non come sostituzione delle altre tipologie;
- *destagionalizzazione dei flussi turistici*: la stagione cicloturistica in Italia inizia a marzo/aprile e termina a settembre/ottobre, con il picco di presenze straniere nei mesi estivi (giugno-agosto) e di presenze italiane nei mesi primaverili. Se strutturato e organizzato in modo adeguato, il cicloturismo può essere un fattore di richiamo turistico per 8 mesi l'anno; tuttavia prendendo in considerazione le novità nei modelli di biciclette, è facile osservare come sia possibile destagionalizzare l'offerta, estendendola nell'arco dell'intero anno: per esempio, le *fat bike* consentono escursioni su piste innevate, le *gravel bike* sostituiscono quelle da corsa su sentieri e sterrati. In altre parole, laddove siano concentrati in pochi mesi dell'anno, è possibile attrarre nuovi flussi turistici strutturando un'offerta varia e adeguata ai diversi target, con indubbio vantaggio per gli operatori del settore;
- *positive ricadute economiche sulla destinazione*: anche se non esistono statistiche certe in termini di volume e valore del cicloturismo, è indubbio che questo settore comporta ricadute economiche positive sui territori, come dimostrato dagli ottimi risultati raggiunti laddove il cicloturismo è emerso quale offerta strutturata e consolidata. Inoltre, le ricadute sono da valutare per tutto il sistema economico e non solo per gli operatori turistici direttamente coinvolti nel cicloturismo: aumento dell'occupazione; nuove professioni e professionisti; incremento della spesa in strutture ristorative, del commercio, ecc.; programmazione e realizzazione di piste ciclabili e servizi aggiuntivi necessari;
- *ritorno sull'investimento in tempi brevi*: come dimostrato dal confronto tra investimenti e ritorni (a regime) delle ciclovie a livello europeo, studi internazionali dimostrano che ogni euro investito nel cicloturismo ne restituisce 4 o 5 alla collettività in meno di tre anni.

In sintesi:

## PERCHÉ SVILUPPARE IL CICLOTURISMO

### INDICATORI SULLA CRESCITA DELLA DOMANDA DI CICLOTURISMO

- Aumento del numero di TO nazionali e internazionali specializzati o che inseriscono il cicloturismo nei cataloghi
- Aumento delle strutture ricettive con offerta *ad hoc* per cicloturisti (con o senza associazione a Albergabici, Italy Bike Hotels, ecc.)
- Aumento di programmi di pianificazione dello sviluppo del cicloturismo da parte di enti pubblici (piani programmatici e/o bandi di finanziamento)
- Risultati incoraggianti dalle destinazioni cicloturistiche

### PERCHÉ IL CICLOTURISMO NEI PIANI DI SVILUPPO TURISTICO:

#### Diversificazione dell'offerta

- Offrire al turista la possibilità di scoprire il territorio in modo alternativo
- Attrarre diversi segmenti e consolidare i rapporti con i turisti già frequentatori
- Strumento per incrementare la permanenza media in una destinazione
- Trasversalità rispetto alle altre forme di turismo (culturale, sportivo, enogastronomico, ecc.)

#### Destagionalizzazione dei flussi turistici

- Stagione cicloturistica di 8 mesi all'anno (da marzo a ottobre)
- Nuove tipologie di biciclette consentono di destagionalizzare il servizio, coprendo anche i mesi invernali
- Offerta differente per le diverse stagioni dell'anno, da proporre a target differenziati

#### Positive ricadute economiche sulla destinazione

- Non solo per operatori turistici, ma anche per filiera ampia
- Anche per occupazione, strutture ristorative, negozi, imprese che realizzano piste ciclabili e che forniscono servizi aggiuntivi

#### Ritorno dell'investimento in tempi brevi

- Dimostrato da esempi di ciclovie europee
- Studi internazionali dimostrano che ogni euro investito nel cicloturismo ne restituisce 4 o 5 alla collettività in meno di tre anni

### PROBLEMATICHE IN ITALIA

- Azioni poco coordinate a diversi livelli politici e territoriali
- Mancanza di coordinamento tra soggetti pubblici e privati
- Buone iniziative spesso rimangono circoscritte all'interno dei confini amministrativi (restano di carattere locale senza generare turismo)

## 2. Il cicloturismo e le sue componenti principali: biciclette e percorsi

Il cicloturismo è definito come il «turismo praticato utilizzando la bicicletta», ma questa definizione appare riduttiva e troppo circoscritta. Di fatto, il cicloturismo è un'occasione per “vivere” un luogo ed entrare in contatto con le persone e con il paesaggio. Le principali caratteristiche che contraddistinguono una proposta turistica così specifica sono due:

- *la velocità di spostamento*: diversamente da altri mezzi di trasporto comunemente utilizzati per viaggiare, il cicloturismo è caratterizzato da spostamenti lenti e, soprattutto, sostenibili. La velocità a misura d'uomo consente di godere del paesaggio circostante senza danneggiarlo;
- *la meta dello spostamento*: l'elemento di originalità del cicloturismo è rappresentato dal fatto che il “percorso” è la vera meta turistica e lo spostamento coincide con il viaggio. Spostarsi in un territorio attraversandolo in bicicletta è un modo per entrare in contatto con le sue caratteristiche naturali e culturali, interagendo con il paesaggio e i suoi elementi ambientali e urbani. Questa peculiarità rappresenta l'essenza stessa del cicloturismo<sup>12</sup>.

Per inquadrare al meglio il tema del cicloturismo e facilitare la lettura del documento è utile prendere da subito in considerazione i seguenti elementi:

- le macrocategorie del cicloturismo;
- le categorie di percorso/itinerario;
- le tipologie di bicicletta.

### 2.1 Macrocategorie del cicloturismo<sup>13</sup>

Il cicloturismo può essere suddiviso ricorrendo alla classificazione seguente, da considerare attentamente poiché ciascun prodotto si riferisce a target con esigenze diverse:

- cicloturismo itinerante;
- cicloescursionismo;
- cicloturismo sportivo.

12 ENIT (2015) *Il mercato del cicloturismo in Europa*, (<http://www.turistica.it/eecom/article/il-cicloturismo-politiche-andamenti-e-prospettive>).

13 Regione Toscana (2008) *Progetto Interregionale Cicloturismo. Verso un modello di coordinamento nazionale. Fase 2* ([http://www.regione.toscana.it/impreset/turismo/turismo-sostenibile/-/asset\\_publisher/eonjZadAbVH6/content/progetto-interregionale-sul-cicloturismo;jsessionid=D470195D986BC2553EDBA03CF7393F11.web-rt-as01-p2](http://www.regione.toscana.it/impreset/turismo/turismo-sostenibile/-/asset_publisher/eonjZadAbVH6/content/progetto-interregionale-sul-cicloturismo;jsessionid=D470195D986BC2553EDBA03CF7393F11.web-rt-as01-p2)).

### 2.1.1 Cicloturismo itinerante

Il turista percorre lunghe tratte di ciclopiste che lo tengono impegnato per più giorni, dormendo ogni sera in una struttura ricettiva diversa, con luogo di partenza e di arrivo non coincidenti.

Il cicloturista itinerante raggiunge il luogo di partenza muovendosi dalla propria abitazione con la bicicletta di proprietà o noleggiata, oppure utilizzando i servizi di trasporto pubblico (con la combinazione treno+bici). Solitamente percorre un itinerario prestabilito in fase di organizzazione del viaggio: l'85% dei cicloturisti itineranti provvede autonomamente all'organizzazione del viaggio ed effettua i trasferimenti con i bagagli al seguito; solo il 15% si appoggia a tour operator specifici che propongono pacchetti e idee di viaggio *all inclusive* (comprensivi di assistenza, prenotazione delle strutture ricettive e trasferimento bagagli, ecc.).

Al cicloturismo itinerante è quindi possibile legare il concetto di *cycling holidays* (vacanza in bicicletta)<sup>14</sup>, una vacanza di cui il tragitto in bicicletta è il movente principale (questo tipo di vacanza viene solitamente offerta da tour operator specializzati nel cicloturismo).

### 2.1.2 Cicloescursionismo

Il turista raggiunge in autonomia il luogo delle vacanze (mare, montagna, lago, città d'arte) e inserisce tra le attività anche una o più escursioni sulle due ruote.

La bicicletta può essere di proprietà del turista oppure noleggiata sul posto (a patto che vi sia un'adeguata disponibilità di noleggiatori e servizi).

A questa tipologia di utenti piace andare in bicicletta e quindi, in una zona con risorse, la presenza di percorsi ciclabili rappresenta un'ulteriore offerta. Nella categoria del cicloescursionismo possono rientrare anche coloro che decidono di fare una gita fuori porta e si recano in un territorio limitrofo a quello di residenza per rilassarsi o per scoprirne le peculiarità.

I cicloescursionisti provvedono autonomamente a informarsi in fase di progettazione del viaggio oppure si lasciano consigliare dagli attori turistici presenti sul territorio; per questa ragione è fondamentale mettere a loro disposizione non solo una valida e completa informativa online, ma anche materiale cartaceo presso strutture ricettive, uffici del turismo, *infopoint*.

Al cicloescursionismo è dunque possibile legare il concetto di<sup>15</sup>:

- *holiday cycling* (vacanza con la bicicletta), in cui l'escursione in bicicletta è una parte della vacanza, ma non è la componente/motivazione principale; in questo caso il turista risiede principalmente nella stessa struttura ricettiva e compie una o più escursioni in bici;

14 Regione Veneto (2015) *Veneto in bicicletta. Opportunità per gli operatori turistici*, cit.

15 Ivi.

- *cycle day excursion* (escursione in bici), ovvero un percorso in bicicletta di alcune ore che non prevede un soggiorno in un posto diverso dalla propria abitazione.

### 2.1.2 Cicloturismo sportivo

Questo tipo di cicloturismo è praticato da gruppi sportivi, ma anche, più in generale, da non agonisti che lo interpretano comunque in chiave atletica; questi turisti partecipano alle granfondo o ad analoghe manifestazioni sportive, la cui organizzazione può essere un utile strumento per attirare atleti sul territorio e invogliarli a tornare in un secondo momento, al di là della partecipazione all'evento.

Il cicloturista sportivo è allenato fisicamente a percorrere anche diverse decine di chilometri al giorno, su itinerari di varie difficoltà e condizioni, potendo far affidamento sulla propria preparazione atletica. Il cicloturista sportivo è in prevalenza di sesso maschile<sup>16</sup>, ha un'età compresa tra 40 e 60 anni e tra i servizi aggiuntivi richiede solitamente il trasporto bagagli, le prenotazioni alberghiere, gli itinerari, le attività accessorie al ciclismo, le attività annesse per eventuali accompagnatori.

Il cicloturismo sportivo può essere legato al concetto di *cycling holidays* (vacanza in bicicletta) e di *holiday cycling* (vacanza con la bicicletta).

*In sintesi:*

#### MACROCATEGORIE DEL PRODOTTO CICLOTURISTICO

##### CICLOTURISMO ITINERANTE

- Lunghe tratte di ciclopiste da percorrere in diversi giorni
- Punto di arrivo e partenza non coincidono
- Utilizzo bici di proprietà o noleggio
- Intermodalità (bici+treno o bici+autobus)
- Tra i turisti, l'85% si organizza in autonomia; il 15% ricorre a tour operator specialisti
- Concetto di "vacanza in bicicletta"

##### CICLOESCURSIONISMO

- Attività in bici non è motivazione principale della vacanza, ma una delle diverse attività praticate
- Prevale il noleggio all'utilizzo della bici di proprietà
- Assenza di pernottamento in caso di gita fuori porta
- I turisti si organizzano in autonomia il viaggio (da casa) o chiedono informazioni sul posto
- Concetto di "vacanza con la bicicletta" e di "escursione in bici"

##### CICLOTURISMO SPORTIVO

- Valenza sportiva della vacanza
- Partecipazione a granfondo e manifestazioni sportive
- Turista preparato fisicamente per lunghi percorsi, diverse difficoltà e diversi manti stradali
- Praticato in prevalenza da uomini di età compresa tra 40 e 60 anni
- Lo sportivo viaggia con la propria bici al seguito (difficilmente cerca il noleggio sul posto)
- Concetto di "vacanza con la bicicletta" e di "vacanza in bicicletta"

<sup>16</sup> I dati che seguono sono stati elaborati e presentati nell'anno 2012, a cura di PACA Tourisme, nell'ambito del progetto EU Alcotra Strattour.

## 2.2 Categorie di percorsi cicloturistici e tempi di percorrenza

I percorsi in linea/itineranti si caratterizzano per il fatto che il cicloturista pernotta ogni sera in una località diversa; il luogo di partenza iniziale e quello di arrivo finale sono, dunque, differenti per questa tipologia di viaggio che risulta essere una delle più apprezzate. Le ciclovie nazionali (Bicitalia) rientrano in questa categoria di percorsi. Il turista raggiunge ciascuna tappa in sella alla bicicletta, ma è anche possibile che per alcune tratte sia previsto l'utilizzo di mezzi pubblici alternativi quali treni e bus (naturalmente ove disponibili).

Il percorso ad anello si caratterizza, invece, per la coincidenza tra il luogo di partenza iniziale e quello di arrivo finale; se la durata del percorso è di una giornata, allora il pernottamento avviene sempre nella stessa località; qualora il percorso abbia una durata di più giorni, il turista può pernottare ogni sera in una posizione diversa.

I percorsi stanziali/a margherita sono caratterizzati dalla stabilità del luogo di pernottamento, dal quale partono e arrivano tutti gli itinerari escursionistici, che hanno una durata di percorrenza pari o inferiore alla giornata. In altre parole, si tratta di una serie di percorsi ad anello attraverso i quali il turista può scoprire il territorio intorno al luogo di pernottamento.

I percorsi ad anello e quelli a margherita sono i più facili da gestire dal punto di vista logistico e sono particolarmente adatti per una clientela di tipo familiare e in generale per coloro che non desiderano pedalare per troppi chilometri.

Naturalmente, è sempre necessario comunicare al turista i tempi di percorrenza di ciascun tragitto ad anello e di ciascuna tratta che collega due differenti località che si trovino sul percorso stesso. Con riferimento in particolare alle strutture ricettive e di ristorazione, è necessario porre attenzione affinché le stesse siano dislocate lungo il percorso in modo da essere trovate senza difficoltà dal cicloturista.

*In sintesi:*

CATEGORIE DI PERCORSI CICLOTURISTICI	
<b>IN LINEA/ITINERANTI</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Pernottamento in località differenti ogni sera</li> <li>• Intermodalità</li> </ul>
<b>AD ANELLO</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Luogo di partenza e di arrivo coincidono, indipendentemente dal fatto che l'itinerario sia percorribile in uno o più giorni</li> <li>• Difficoltà logistiche limitate</li> </ul>
<b>A MARGHERITA/STANZIALI</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Il pernottamento avviene sempre nella stessa località, da cui partono diversi itinerari con percorrenza inferiore alla giornata</li> <li>• Difficoltà logistiche limitate</li> </ul>

### 2.3 Tipologie di bicicletta e riflessi sul cicloturismo

Diverse sono le tipologie di biciclette che possono essere utilizzate dai turisti per praticare cicloturismo e cicloescursionismo<sup>17</sup>. Ciascun tipo di bicicletta è più o meno adatta a un particolare tipo di cicloturismo e a un particolare target.

Tenendo conto anche delle più recenti novità del mercato, è possibile distinguere tra:

- *slow bike* (o bici da città);
- *mountain bike* (MTB);
- bicicletta a pedalata assistita (o pedelec, una tipologia di *e-bike*);
- bici da corsa;
- *gravel bike*;
- *fat bike*;
- bici pieghevole.

#### 2.3.1 *Slow bike*

La *slow bike* (o bici da città, anche se il termine città può essere fuorviante, dal momento che viene utilizzata anche al di fuori dei centri urbani) è la classica bicicletta con una posizione di guida comoda, dove il ciclista ha il busto verticale o leggermente inclinato in avanti, le mani appoggiate su un largo manubrio posizionato a un'altezza maggiore rispetto a quella del sellino. Inoltre, la bicicletta è dotata di parafanghi e del *carter* (che ripara i pantaloni dal grasso della catena); può avere un cambio posteriore con 4-6 marce. I freni sono a pattino (raramente a disco). Il peso generalmente varia tra i 12 e i 15 chilogrammi.



#### Slow bike e cicloturismo

Si tratta della categoria di utilizzatori che più ha bisogno di percorsi ciclabili protetti e con fondo asfaltato (lo sterrato in buonissime condizioni può essere tuttavia tollerato). Tra i tour operator che offrono pac-

<sup>17</sup> Per le descrizioni di *slow bike*, MTB e bici da corsa si rimanda a (con integrazioni): N. Salvatori (2012) *Corso di Geografia Turistica. Le tendenze del turismo in Italia*, cit. (in particolare, estensione online dell'Unità 4 nella Sezione F). Per le informazioni legate al cicloturismo si rimanda al *Progetto Interregionale Cicloturismo* e allo studio condotto da ENIT. Foto ricercate su Google Immagini: *slow bike* (<http://www.bicibianchi.it/ vendita-offerta-bici-mtb-biciclette/bici-bianchi-city-bike-bici-da-passeggio-2-c2229/bianchi-spillo-onice-uomo-p11728/ita/>); *mountain bike* (<http://www.nederlandseniors.org/category/entertainment/>); pedalata assistita (<http://ebike.bicilive.it/wikiebike/manuale-della-ebike-2/>); corsa (<http://www.allwebitaly.it/gallery/6095-bicicletta-da-uomo-da-corsa-bianchi-a-foligno#&panel1-1>); pieghevole (<http://www.uniquevisitor.it/magazine/treni-transporto-bici.php>).



chetti di vacanze in bici, quelli legati alla *slow bike* sono i più numerosi; l'utenza di questa tipologia di bicicletta può essere considerata a ragione quella che necessita di una più accurata organizzazione logistica in generale, essendo la clientela più variegata (in termini di classi di età, coinvolge in modo abbastanza omogeneo uomini e donne, oltre a numerosi nuclei familiari con bambini).

Oltre al pernottamento, sono molti i servizi da aggiungere a un pacchetto vacanza: trasporto bagagli, noleggio bici, informazioni dettagliate. Sono presenti in commercio soluzioni adatte a chi desidera viaggiare con bagaglio al seguito (sacche, portapacchi, ecc.) e soluzioni per le famiglie che viaggiano con i bambini (carrellini, *follow-me tandem*, ecc.).

La *slow bike* è adatta sia per il cicloturismo itinerante sia per il cicloescursionismo. La tipologia di cicloturista straniero che viaggia o noleggia una *slow bike* in Italia è rappresentata dalla coppia over 50 (con figli grandi), disponibile a rimanere in Italia anche un'intera settimana.

### 2.3.2 Mountain bike (MTB)

La MTB è una bicicletta strutturata in maniera da potersi muovere fuori da strade asfaltate, in salita e in discesa. In genere ha un telaio robusto con cambio e deragliatore posteriore e, a volte, anche anteriore, pneumatici con sezione larga e scolpiti, manubrio largo, freni a elevata potenza e spesso anche ammortizzatori. Ne esistono molti tipi adatti a diverse specialità: da *cross country* (XC) e da maratona; da *trail*; da *enduro*; da *freeride*; da *downhill*, ecc.



#### Mountain bike e cicloturismo

*Mountain bike* è sinonimo di percorsi nella natura. Gli utilizzatori sono prevalentemente giovani (32 anni in media<sup>18</sup>) e rappresentano la categoria che meno necessita di viaggi organizzati (spesso, trovato l'itinerario, si gestiscono autonomamente l'organizzazione degli altri servizi). I turisti appartenenti a questo target sono molto attenti alle nuove tecnologie: il GPS in particolare ha visto nel cicloturismo con *mountain bike* le sue migliori applicazioni.

Per soddisfare le nicchie a valenza fortemente sportiva o addirittura acrobatica (come il *freeride* o il *downhill*) soprattutto nelle comunità montane sono nati i *bikepark* con percorsi dedicati e creati *ad hoc* (alcune realizzazioni interessanti si trovano nell'Altipiano di Asiago e nei territori

18 Dato a cura di PACA, cit.

della Liguria e del Friuli). Il cicloturismo con *mountain bike* mal si coniuga con l'incontro di escursionisti a piedi; nonostante questo, i percorsi a piedi o di trekking spesso vengono promossi anche per il pubblico di MTB.

In Italia sono le scuole di MTB – anche in misura maggiore rispetto ai tour operator – a dedicarsi a questo fenomeno: sono in continua crescita e radicate sul territorio, e offrono non solo corsi, ma anche servizi di accompagnamento e noleggio.

La MTB si adatta a tutte le tipologie di cicloturismo precedentemente richiamate.

### 2.3.3 Bici a pedalata assistita

La bicicletta a pedalata assistita (o pedelec) è una tipologia di *e-bike*, termine che viene utilizzato in generale per indicare tutte le biciclette dotate di motore elettrico (che si distinguono in pedelec e bici elettriche<sup>19</sup>). Nelle bici a pedalata assistita il motore si limita



a fornire un aiuto quando si spinge sui pedali; in sostanza, la pedelec è una normale bicicletta dotata di un motore elettrico che si attiva solamente quando il ciclista pedala fornendo così assistenza al ciclista stesso; la quantità di potenza erogata dal motore dipende dallo sforzo del ciclista, rilevato da un sensore.

La bicicletta a pedalata assistita può essere una *slow bike* oppure una *mountain bike*. In conformità con quanto stabilito dai limiti del Codice della strada italiano ed europeo, per poter parlare di bicicletta a pedalata assistita è necessario che il motore abbia una potenza nominale massima di 250W, si attivi automaticamente e solo in contemporanea alla pedalata (in altre parole, se i pedali sono fermi il motore deve spegnersi), se ne interrompa la potenza al raggiungimento dei 25 km/h. Pertanto, solo le biciclette con motore elettrico che rispettano questi criteri possono essere chiamate "a pedalata assistita". In caso contrario, si tratta di bici elettriche che rientrano nella categoria dei ciclomotori con motore elettrico, con tutte le regole di immatricolazione, di assicurazione e di circolazione che ne derivano.

Inoltre, la bicicletta a pedalata assistita offre la possibilità di apprezzare i piaceri di una passeggiata in bicicletta (silenzio, possibilità di fermarsi

<sup>19</sup> Le bici elettriche non pedelec hanno un motore che si regola mediante una manopola rotante e che funziona anche senza spingere sui pedali, analogamente a quello che accade su uno scooter elettrico. La forza esercitata dal ciclista sui pedali e la potenza erogata dal motore elettrico sono indipendenti l'uno dall'altro.

quando si vuole, libertà di movimento), soprattutto in zone collinari o di montagna, anche se non si è allenati, nonché l'opportunità di muoversi in gruppo a una velocità costante (quindi, senza che qualcuno resti indietro)<sup>20</sup>.

### *Bici a pedalata assistita e cicloturismo*

Dal momento che rientrano in questa tipologia sia la *slow bike* che la MTB, si rimanda a ciascuna categoria per le informazioni in merito. Si segnala, tuttavia, che al momento le biciclette a pedalata assistita sono generalmente ancora poco diffuse in Italia, dove si tende – erroneamente – a collegarne l'utilizzo a persone anziane o con problemi di mobilità oppure a coloro che non vogliono fare fatica. In realtà, è un mezzo di trasporto adatto a tutte le età e a tutti i livelli di prestanza fisica, ragione per cui bisognerebbe incrementarne l'utilizzo e la diffusione. Da sottolineare, inoltre, l'opinione di alcuni operatori del settore, i quali ritengono che le biciclette a pedalata assistita saranno nel medio termine la principale tipologia di bicicletta non solo per il cicloturismo, ma anche per un utilizzo quotidiano.

#### 2.3.4 Bici da corsa

La bici da corsa è la classica bicicletta disegnata per il ciclismo su strada, secondo le regole stabilite dall'Unione Ciclistica Internazionale (UCI). Viene usata per effettuare competizioni in linea o a tappe su distanze più o meno lunghe. È una bicicletta molto leggera (meno di 10 kg). Il manubrio ha la classica forma a corna d'ariete, ricurva all'indietro nella parte bassa. Le ruote hanno una sezione stretta, adatta alla velocità su asfalto.



Le ruote hanno una sezione stretta, adatta alla velocità su asfalto.

### *Bici da corsa e cicloturismo*

Le "corse" – o comunque le granfondo – e le manifestazioni sportive di questo tipo spostano enormi flussi di appassionati. Quasi tutti i tour operator americani operanti in Italia organizzano vacanze in bici da corsa o con bici "ibride": i percorsi sfruttano la viabilità ordinaria e tale categoria di utenti ricerca spesso le salite. La bici da corsa è una passione soprattutto maschile che, di solito, coinvolge maggiormente le persone di età superiore ai quarant'anni.

La bici da corsa è collegata principalmente al cicloturismo sportivo, ma non esclude la possibilità che il ciclista sportivo decida di allenarsi

<sup>20</sup> <http://ebike.bicilive.it/wiki/bike/manuale-della-ebike-2/>; <http://itaway.eu/pages/ebike>; <http://www.bicieletriche.bikeitalia.it/guida-acquisto/differenza-bici-elettriche-pedalata-assistita-ciclomotori-elettrici>.

percorrendo le ciclovie tipiche del cicloturismo itinerante. È da tenere in considerazione che lo sportivo viaggia con la propria bicicletta (il cui valore può aggirarsi anche intorno a diverse migliaia di euro) e difficilmente cerca il noleggio sul posto (solitamente, infatti, quella posseduta è “modellata” sulle caratteristiche fisiche del ciclista). Inoltre, in caso di noleggio, le caratteristiche delle bici a disposizione devono essere molto elevate, così come vanno tenute in considerazione anche le peculiarità dell’attrezzatura personale del ciclista (come per esempio forma e dimensione dei pedali, attacchi, ecc.).

### 2.3.5 Gravel bike

La *gravel bike* è una delle novità più interessanti di questi ultimi anni. Questa nuova moda arriva dagli USA, dove sta riscuotendo molto successo dal momento che, a causa degli elevati costi di manutenzione, la quasi totalità delle strade secondarie (utilizzate da tutti i ciclisti che non amano condividere il manto stradale con il traffico motorizzato) non viene asfaltata. Da qui, l’esigenza di pensare a una bicicletta che avesse un’impronta da corsa per affrontare strade bianche, sentieri e sterrati (luoghi finora accessibili soltanto alle MTB).



Senza entrare nel dettaglio e nei tecnicismi, la geometria di una *gravel bike* è più comoda rispetto a quella di una MTB e permette di poter stare in sella anche molte ore privilegiando, quindi, il comfort e la stabilità del ciclista; le ruote sono rigorosamente da 28" e i copertoni sono maggiorati (magari anche di 40 mm di sezione) con un minimo di *grip*; i freni sono a disco, così da consentire frenate perfette anche in caso di acqua o fango<sup>21</sup>.

#### Gravel bike e cicloturismo

Progettate per un uso su strade leggermente sconnesse, come le stradine di campagna o le ciclovie più o meno curate, possono essere utilizzate anche su strade asfaltate. Inoltre, grazie alla loro versatilità e alla presenza dei freni a disco, possono adattarsi a essere utilizzate anche come biciclette da granfondo. Questa tipologia di bici si addice a quei cicloturisti che amano percorrere parecchi chilometri al giorno

<sup>21</sup> Per le informazioni relative alle *gravel bike* (e per approfondimenti) si rimanda a: <http://www.bikeitalia.it/gravel-bike-la-rinascita-della-bicicletta/>; <http://www.bikeitalia.it/gravel-bike-guida-allacquisto/>; <http://strada.bicilive.it/e-magazine/antepreme/eurobike-speciale-gravel-2016/>; foto: [salsacycles.com](http://salsacycles.com).

a velocità sostenuta, affrontando qualunque tipo di terreno in diverse condizioni meteorologiche. Infine, le *gravel bike* stanno riscuotendo sempre più successo tra coloro che praticano ciclismo a livello sportivo nei mesi invernali, durante i quali pioggia, umidità e freddo mettono a dura prova la tenuta di strada delle bici da corsa.

### 2.3.6 Fat bike

La *fat bike* si è affermata sul mercato nel 2015 ed è la diretta evoluzione delle MTB: si caratterizza per le ruote (il cui diametro si avvicina ai 29") che montano pneumatici molto larghi (la sezione deve essere di almeno 3,7 pollici), così come i cerchi, che devono misurare più di 44



mm. La sezione maggiorata dello pneumatico consente un'aderenza assoluta, mentre la bassa pressione permette di "galleggiare" su superfici morbide – come neve, fango e sabbia – o particolarmente sconnesse (come i letti dei fiumi o le traversine dei binari). Inoltre, la grande dimensione delle ruote rende la bicicletta particolarmente facile da controllare e l'ampia superficie di appoggio sul terreno garantisce una stabilità estrema anche sui terreni più accidentati. Tuttavia, per queste stesse ragioni le *fat bike* sono poco adatte per le competizioni e per tutte le attività in cui la velocità è l'obiettivo da raggiungere. La dimensione delle ruote non deve trarre in inganno: è possibile trovare delle *fat bike* con un peso inferiore ai 10 kg<sup>22</sup>.

#### Fat bike e cicloturismo

Le *fat bike* possono essere utilizzate sia dai principianti – considerata la facilità di controllo e la stabilità estrema – sia dai ciclisti più esperti in cerca di avventure estreme (essendo possibile agganciare al telaio un portapacchi anteriore e/o posteriore).

Nei mesi invernali possono essere utilizzate per percorsi sulla neve in alta montagna, tipologia di offerta che si sta sviluppando anche in Italia. Si iniziano, infine, a vedere sul mercato le prime *fat bike* ammortizzate (anteriormente e/o posteriormente, per aumentare ancora di più il comfort) e i primi modelli a pedalata assistita.

<sup>22</sup> Per le *fat bike* invece si rimanda a: <http://www.bikeitalia.it/fat-bike-domande-risposte-fenomeno-momento/>; foto ricercata su Google Immagini: [http://www.irontrust.net/iron/index.php?option=com\\_content&view=article&id=133:anteprime-2015-khs-4season-500-atb-tutti&catid=12&Itemid=139](http://www.irontrust.net/iron/index.php?option=com_content&view=article&id=133:anteprime-2015-khs-4season-500-atb-tutti&catid=12&Itemid=139).

### 2.3.7 Bicicletta pieghevole

La bicicletta pieghevole vede un trend di diffusione in crescita, dal momento che permette di compiere con facilità percorsi misti, utilizzando mezzi pubblici e treni senza difficoltà (una volta ripiegata, infatti, è considerata come un qualsiasi bagaglio a mano).



#### *Bici pieghevole e cicloturismo*

Questo genere di bicicletta viene anche usata per cicloturismo ed è ideale per lunghi viaggi con percorsi misti, dove ai tragitti in bici si alternano quelli su traghetti, treni, autobus.

*In sintesi:*

#### CATEGORIE DI BICICLETTA E RIFLESSI SUL CICLOTURISMO

##### **SLOW BIKE (o bici da città)**

- Posizione di guida comoda
- Necessità percorsi ciclabili protetti e con fondo asfaltato (o sterrato in buonissime condizioni)
- Tour operator per necessità di accurata organizzazione logistica
- Servizi aggiuntivi
- Clientela variegata (tipo di bici adatto a tutti)
- Adatta a cicloturismo itinerante o cicloescursionismo

##### **MOUNTAIN BIKE (MTB)**

- Utilizzo fuori da strade asfaltate, in salita e in discesa
- Molti tipi adatti a diverse specialità: *freeride*, *dowkhill*, *cross country* (XC), *enduro*, ecc.
- Legata a percorsi nella natura
- Utilizzatori: giovani (32 anni in media)
- Nascita di *bikepark* per soddisfare le nicchie di appassionati
- Adatta a cicloturismo itinerante, cicloescursionismo e cicloturismo sportivo

##### **BICICLETTA A PEDALATA ASSISTITA (o pedelec)**

- Una tipologia di *e-bike*: il motore si limita a fornire un aiuto quando si spinge sui pedali
- Deve rispettare determinate caratteristiche di produzione
- Può essere una *slow bike* oppure una *mountain bike*
- Possibilità di apprezzare i piaceri di una passeggiata in bicicletta in zone collinari o di montagna
- Possibilità di muoversi in gruppo a una velocità costante
- Generalmente ancora poco diffuse in Italia
- Mezzo di trasporto adatto a tutte le età e a tutti i livelli di prestanza fisica
- Nel medio termine saranno la principale tipologia di bicicletta per gli spostamenti quotidiani e nel cicloturismo

**BICI DA CORSA**

- Bicicletta disegnata per il ciclismo su strada
- Utilizzata per competizioni in linea o a tappe su distanze più o meno lunghe
- Sfruttare la viabilità ordinaria e le salite
- Passione soprattutto maschile
- Adatta per un cicloturismo sportivo
- In caso di noleggio, le caratteristiche delle bici devono essere molto elevate

**GRAVEL BIKE**

- Una delle novità più interessanti di questi ultimi anni
- Impronta della bici da corsa ma adatta ad affrontare anche strade bianche, sentieri e sterrati (luoghi finora accessibili soltanto alle MTB)
- Bici comoda in modo da poter stare in sella diverse ore
- Buone biciclette da granfondo
- Adatta a cicloturisti che amano percorrere parecchi chilometri al giorno a velocità sostenuta, affrontando qualunque tipo di terreno in diverse condizioni del meteo
- Adatta per un ciclismo sportivo nei mesi invernali (al posto delle bici da corsa)

**FAT BIKE**

- Si affermano sul mercato nel 2015
- Evoluzione delle MTB, con ruote e cerchi più larghi
- Aderenza assoluta, facili da controllare, stabilità estrema anche sui terreni più accidentati
- Adatta per superfici morbide come neve, fango e sabbia o particolarmente sconnesse come i letti dei fiumi e le traversine dei binari
- Poco adatte per competizioni e per tutte le attività in cui la velocità è elemento essenziale
- Adatte ai principianti, ma anche ai ciclisti più esperti in cerca di avventure estreme
- Si vedono i primi modelli a pedalata assistita

**BICI PIEGHEVOLE**

- Trend di diffusione in crescita
- Ideale per compiere con facilità percorsi misti, utilizzando mezzi pubblici e treni senza difficoltà

## 3. Le politiche per il cicloturismo in Unione Europea, Italia e Piemonte

### 3.1 Politiche in Unione Europea: EuroVelo e finanziamenti europei

#### 3.1.1 EuroVelo<sup>23</sup>

La *European Cyclists' Federation* (ECF)<sup>24</sup> è la capofila del progetto EuroVelo, la rete ciclabile europea che prevede lo sviluppo di un network di itinerari cicloturistici di alta qualità che mettano in connessione l'intero continente europeo. I percorsi non sono rivolti esclusivamente ai cicloturisti che intendono percorrere lunghe distanze in bicicletta, ma sono stati pensati anche per gli spostamenti quotidiani dei residenti come soluzione al traffico di autoveicoli a motore.

EuroVelo attualmente comprende 14 itinerari e si prevede che l'intero sistema venga sostanzialmente completato entro il 2020 (fig. 1). Si tratta di un progetto di oltre 70 mila chilometri di rete ciclabile, di cui più di 40 mila già in essere. I diversi itinerari sono nati dalla fusione di tratti nazionali di vie ciclabili esistenti opportunamente raccordati ed estesi a nazioni sprovviste di reti locali.

Le principali funzioni svolte da EuroVelo sono:

- la promozione economica, ambientale e sociale del viaggio sostenibile;
- il miglioramento della qualità degli itinerari EuroVelo in tutti i Paesi europei partecipanti;
- la promozione di una segnaletica univoca per gli itinerari EuroVelo;
- la fornitura di informazioni a livello europeo sugli itinerari EuroVelo e sulle ciclovie nazionali;
- lo scambio di informazioni in merito all'esperienza e alle *best practices* tra i Paesi europei e le regioni, stimolando l'implementazione di strategie e infrastrutture ciclistiche di alta qualità.

Le ciclovie EuroVelo soddisfano i seguenti criteri<sup>25</sup>:

- sono basate su strade nazionali o regionali già esistenti;
- coinvolgono almeno due Stati e sono lunghe almeno 1.000 chilometri;
- hanno un alto potenziale di attrazione turistica;
- hanno un'identità riconoscibile e un nome;
- sono proposte in base a un'accurata pianificazione locale;

23 Per ulteriori informazioni sui progetti si rimanda a: <http://www.eurovelo.org/> e <http://www.bicitalia.org/cms/it/eurovelo>.

24 Per approfondimenti ulteriori: <http://www.ecf.com/>.

25 *Corso di Geografia Turistica. Le tendenze del turismo in Italia*, cit.



- hanno una segnaletica unificata e continuativa, anche di là dai confini dei singoli Stati;
- sono corredate di pannelli informativi che rispettano le raccomandazioni UNECE (United Nations Economic Commission for Europe) ed ECF.

Figura 1. Gli itinerari EuroVelo



Fonte: [www.eurovelo.org/routes/](http://www.eurovelo.org/routes/)

### 3.1.2 Programmazione comunitaria 2014-2020<sup>26</sup>

La *European Cyclists' Federation* chiede che il 10% di tutti gli investimenti pubblici nei trasporti sia destinato a misure legate al tema della ciclabilità intesa in senso generico, quindi non solo al cicloturismo. La percentuale risulta ancora ridotta, soprattutto considerando che gli investimenti nelle due ruote hanno sempre avuto un ritorno superiore a qualsiasi altro mezzo di trasporto.

Nel piano finanziario 2007-2013 sono stati allocati alla ciclabilità circa 600 milioni di euro, meno dell'1% della spesa complessiva dell'Unione Europea per il sistema dei trasporti. La gran parte di queste risorse sono state destinate a quattro Paesi – Ungheria, Polonia, Repubblica Ceca e Germania – ognuno dei quali ha investito più di 100 milioni di euro in progetti di ciclabilità.

La maggior parte dei progetti legati alle due ruote sono stati finanziati da Fondi Europei di Sviluppo Regionale (FESR) e le potenzialità offerte da altre tipologie di fondi non sono state sfruttate a pieno.

ECF stima che nel periodo 2014-2020 possano essere utilizzati per il tema della ciclabilità, sempre intesa in senso generico, 1,325 miliardi di euro<sup>27</sup> di fondi europei, più del doppio di quanto disponibile nel piano precedente, in base ai riferimenti espliciti<sup>28</sup> contenuti nella documentazione programmatica (tab.1).

Prendendo in considerazione anche i riferimenti impliciti e indiretti l'ammontare di finanziamenti assorbibili da misure legate alla ciclabilità potrebbe raggiungere i 2,041 miliardi di euro di finanziamenti UE, più del triplo rispetto al periodo 2007-2013. In ogni caso, risulta meno del 10% del totale stanziato dall'UE per misure legate ai trasporti.

26 A. Bodor (2014) *Cycling for growth: using european funds for cycling, Cycling Tourism and Regional Policy* (<https://ecf.com/groups/using-european-funds-cycling>).

27 Quasi il 90% di questa somma dovrebbe essere assegnato ai singoli Stati per il finanziamento di progetti regionali e nazionali, mentre il restante 10% sarà destinato a programmi "European-level" (Eurovelo), a programmi transnazionali e ai piani di cooperazione transfrontaliera (<http://www.bikeitalia.it/2015/01/07/fondi-europei-ciclabilita-2014-2020/>).

28 I fondi espliciti sono quelli riservati alla realizzazione di piste e infrastrutture ciclabili e al settore bici e accessori; quelli impliciti includono interventi più generali in favore di forme di mobilità sostenibile e alternativa a quella motorizzata, in cui la bici è un indiretto beneficiario; infine, i fondi indiretti – sui quali la Federazione si è espressa in modo prudente – comprendono quelli derivati dalla costruzione di strade e da progetti turistici (<http://www.bikeitalia.it/2015/01/07/fondi-europei-ciclabilita-2014-2020/>).

Tabella 1. Stima ECF dell'ammontare di risorse disponibili in tema di ciclabilità, suddivisi per tipologia di fondo

TIPOLOGIA DI FONDO	STIMA DELL'AMMONTARE DI RISORSE DISPONIBILI (MILIONI €) IN BASE A:			TOTALE
	RIFERIMENTI ESPLICITI	RIFERIMENTI IMPLICITI	RIFERIMENTI INDIRETTI	
<b>Programmi di livello europeo</b>	12,8	0,0	131,3	<b>144,1</b>
<b>Programmi transnazionali</b>	15,4	22,8	1,0	<b>39,1</b>
<b>Programmi <i>cross-border</i></b>	82,2	36,2	8,3	<b>126,8</b>
<b>Programmi di livello nazionale e regionale</b>	1.214,4	349,1	167,8	<b>1.731,3</b>
<b>Riepilogo</b>	1.324,8	408,1	308,3	<b>2.041,2</b>

Fonte: ECF, *Cycling for growth: using european funds for cycling* (2014)

I Paesi latini, Spagna e Francia in particolare, hanno riconosciuto l'importanza della tematica e hanno indicato la possibilità di investire più di 100 milioni di euro in progetti legati alle due ruote. L'Italia, così come Grecia, Svezia, Regno Unito e diversi Paesi nuovi membri dell'UE come Estonia, Lettonia, Romania e Bulgaria fanno riferimenti espliciti sul tema della ciclabilità; al contrario, Paesi tradizionalmente sensibili all'argomento come Paesi Bassi<sup>29</sup> e Danimarca non hanno allocato importi significativi a questa voce, molto probabilmente perché utilizzeranno risorse nazionali e regionali per misure di questo tipo (tab. 2).

Tabella 2. Stima di ECF dell'ammontare di fondi europei disponibili per il tema della ciclabilità suddivisi per ciascun Paese

PAESE	STIMA DELL'AMMONTARE DI RISORSE DISPONIBILI (MILIONI €) IN BASE A:			TOTALE
	RIFERIMENTI ESPLICITI	RIFERIMENTI IMPLICITI	RIFERIMENTI INDIRETTI	
<b>Italia</b>	<b>44,5</b>	<b>12,0</b>	<b>31,5</b>	<b>88,0</b>
<b>Spagna</b>	135,5	96,2	15,7	<b>247,4</b>
<b>Grecia</b>	5,5	18,7	7,0	<b>31,2</b>
<b>Germania</b>	123,4	6,2	1,8	<b>131,4</b>
<b>Svezia</b>	8,0	0,2	0,0	<b>8,2</b>

29 A titolo di esempio, il Comune di Amsterdam, oltre ad aver allocato da solo 57 milioni di euro per il Bicycle Plan 2012-2016, ne ha previsti 120 per il quinquennio 2016-2020 e ulteriori 200 milioni da stanziare entro il 2040 (<http://www.bikeitalia.it/2015/01/07/fondi-europei-ciclabilita-2014-2020/>).

PAESE	STIMA DELL'AMMONTARE DI RISORSE DISPONIBILI (MILIONI €) IN BASE A:			TOTALE
	RIFERIMENTI ESPLICITI	RIFERIMENTI IMPLICITI	RIFERIMENTI INDIRETTI	
Austria	0,0	2,6	0,0	2,6
Danimarca	0,0	0,0	0,0	0,0
Paesi Bassi	0,0	0,3	0,0	0,3
Irlanda	0,0	1,0	0,0	1,0
Regno Unito	16,7	5,3	1,9	23,8
Francia	196,8	25,2	22,3	244,4
Ungheria	106,7	15,0	30,0	151,7
Cipro	0,0	7,0	0,0	7,0
Belgio	11,4	0,0	0,0	11,4
Slovenia	20,0	0,0	0,0	20,0
Lettonia	0,0	15,0	0,0	15,0
Estonia	20,0	0,0	0,0	20,0
Romania	25,0	0,0	46,0	71,0
Slovacchia	28,7	0,0	0,0	28,7
Polonia	403,7	0,0	0,0	403,7
Malta	0,0	3,2	0,0	3,2
Repubblica Ceca	20,0	0,0	5,0	25,0
Bulgaria	40,0	85,7	4,6	130,3
Finlandia	0,0	6,0	0,0	6,0
Lussemburgo	2,5	0,0	0,0	2,5
Portogallo	6,0	9,5	0,0	15,5
Lituania	0,0	10,0	2,0	12,0
Croazia	0,0	30,0	0,0	30,0

Fonte: ECF, *Cycling for growth: using european funds for cycling* (2014)

Naturalmente, è necessario utilizzare i fondi destinati alla ciclabilità in modo effettivo<sup>30</sup>. In caso di riferimenti diretti al tema delle due ruote oppure di uno specifico ammontare riservato alla ciclabilità, è importante presentare progetti concreti e di elevata qualità; per ogni attività è

30 Secondo l'ECF, numerosi Paesi europei, in particolare l'Italia, non sfrutterebbero a dovere i fondi destinati a progetti di ciclismo urbano e ritiene che sarebbe auspicabile una maggiore attenzione ai ciclisti anche da parte di altri settori, come per esempio l'urbanistica (<http://www.bikeitalia.it/2015/01/07/fondi-europei-ciclabilita-2014-2020/>).

necessario scegliere i giusti componenti (come, per esempio, le tipologie di infrastrutture) con i giusti parametri.

Con riferimento alle potenzialità fornite da riferimenti indiretti o impliciti al tema della ciclabilità, è necessario che i progetti in cui questa rientri in parte (come, per esempio, quelli legati allo sviluppo sostenibile) vedano i diversi attori coinvolti uniti, in modo che ne siano messi in risalto i legami.

Infine, per incrementare l'ammontare di fondi destinati alla ciclabilità è necessario integrare i progetti in cui questa non sia prevalente, includendo le esigenze dei ciclisti all'interno del progetto.

*In sintesi:*

UNIONE EUROPEA	
<b>EUROVELO</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Rete ciclabile europea con un network di itinerari cicloturistici di alta qualità</li> <li>• Progetto di ECF</li> <li>• 14 itinerari transnazionali, oltre 70 mila km di rete ciclabile (più di 40 mila km già in essere, completamento previsto entro il 2020)</li> <li>• Gli itinerari hanno un alto potenziale di attrazione turistica</li> <li>• Segnaletica unificata</li> </ul>
<b>FINANZIAMENTI EUROPEI</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Programmazione 2007-2013: destinati alla ciclabilità (in senso generale) 600 mln € (&lt;1% della spesa europea per il sistema dei trasporti)</li> <li>• Programmazione 2014-2020 (stima ECF): destinati alla ciclabilità 1,325 mld € (fondi espliciti) + 716 mln € (fondi impliciti e indiretti)</li> <li>• Per l'Italia è stimato un ammontare di 44,5 mln € di fondi espliciti (88 mln € considerando anche gli impliciti e gli indiretti)</li> </ul>

### 3.2 Analisi di *benchmarking*: casi di successo nel cicloturismo europeo

#### 3.2.1 *La Loire à Vélo in Francia*<sup>31</sup>

La Francia è la principale meta cicloturistica europea per i tour operator. Alcuni dati:

- offre più di 10 mila chilometri di piste ciclabili e 12 grandi itinerari;
- il settore del turismo in bicicletta produce 16.500 posti di lavoro e quasi 2 miliardi di euro di fatturato;
- sono 17 milioni i ciclisti regolari in Francia.

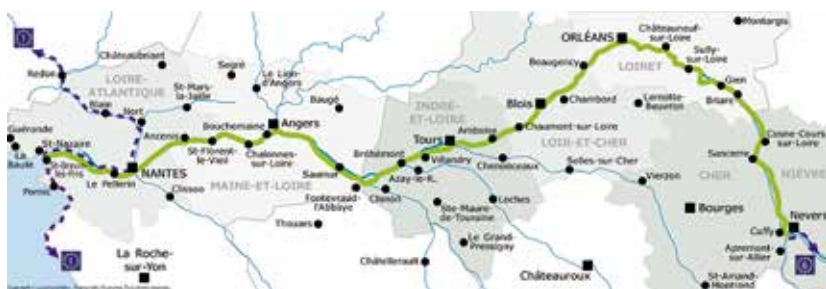
*La Loire à Vélo* è un percorso ciclabile unico di 800 chilometri, di cui 200 iscritti nel Patrimonio mondiale Unesco, che attraversa le regioni centrali della Valle e i paesi della Loira, così come il Parco naturale regionale Loire-Anjou-Touraine. L'itinerario consente al cicloturista di seguire il fiume alla scoperta delle ricchezze e delle diversità del patrimonio e di ritrovarsi nel cuore di un paesaggio culturale di grande pregio.

<sup>31</sup> Per ulteriori informazioni si rimanda a: <http://www.loireavelo.fr/>; intervento del Dott. Vincente Garnier, direttore del Comitato regionale del Turismo Valle Loira, in occasione dell'incontro *Esperienze ciclabili in Europa a confronto* tenutosi a Casale Monferrato in data 22 settembre 2015; opuscoli informativi; comunicato stampa del 3 giugno 2015 di France à Vélo.

*La Loire à Vélo* si integra con il percorso EuroVelo 6 – *Atlantic-Black Sea*, detto anche “Itinerario dei Fiumi” – che permette di legare, in bicicletta, l’oceano Atlantico con il Mar Nero, seguendo tre dei maggiori fiumi europei (Loira, Reno e Danubio) attraverso dieci Paesi, per una lunghezza complessiva di 3.650 chilometri.

L’itinerario *La Loire à Vélo* è noto per la sua possibilità di fruizione familiare, poiché la difficoltà è limitata (fig. 2). Infatti, alle piste ciclabili propriamente dette si alternano brevi tratti da percorrere su strade poco frequentate. Inoltre, per agevolare i cicloturisti e garantire la loro sicurezza, il percorso è segnalato in entrambi i sensi di marcia e per attraversarlo è sufficiente seguire la segnaletica.

Figura 2. L’itinerario de *La Loire à Vélo* in Francia



L’itinerario attrae un gran numero di turisti, di cui circa un terzo stranieri, provenienti dall’Europa (Paesi Bassi, Germania, Belgio, Gran Bretagna, ecc.), ma anche da territori più lontani (America, Canada, Australia, ecc.). Inoltre, il percorso rimane il preferito dai francesi all’interno del proprio Paese.

Le stazioni ferroviarie che si trovano lungo il percorso, di cui una ventina hanno l’accesso per biciclette direttamente sull’itinerario, consentono di iniziare e terminare il tragitto dove si preferisce. Solitamente sui treni che collegano le stazioni presenti lungo *La Loire à Vélo* è possibile trasportare la propria bicicletta gratuitamente, senza obbligo di prenotare il servizio in anticipo, con un servizio di carico, scarico e sistemazione della bici nel vagone, che normalmente ha una capienza sufficiente per trasportare fino a 34 bici e che viene effettuato da personale dedicato; inoltre, da segnalare che il percorso è disseminato di parcheggi per le autovetture.

Con riferimento al tema dell’accoglienza dei cicloturisti, lungo il percorso sono 536 i professionisti che utilizzano il marchio *Accueil Vélo*, il quale certifica il rispetto di standard di qualità per un’offerta mirata alle esigenze e necessità dei cicloturisti, siano essi strutture ricettive, guide, noleggiatori, riparatori.

Alcuni dati permettono di capire ciò che è stato realizzato in Francia e del perché *La Loire à Vélo* è la ciclovia francese con il maggior potenziale. L’idea di creare un itinerario interregionale francese è nata nel

1995 con i territori interessati e nel 2001 erano stati realizzati 40 degli 800 chilometri totali del percorso attuale. Il progetto è stato ultimato con un investimento di 52 milioni di euro, utilizzati per sviluppare e segnalare l'intero percorso; l'analisi precedente è stata effettuata utilizzando dei fondi europei. In media ogni anno ci sono 800 mila ciclisti che percorrono l'itinerario *Loire à Vélo* o parte di esso; nel 2014 i ciclisti sono stati 956 mila e nel 2015 verrà superato il milione di cicloturisti. Nel 2014 è stato calcolato un ritorno economico diretto, vale a dire considerando esclusivamente i professionisti del turismo, quali strutture ricettive, noleggio bici, ristoranti, pari a 19,5 milioni di euro. I dati vengono raccolti per nove mesi consecutivi ogni tre anni, attraverso la somministrazione di questionari per rilevare il grado di soddisfazione.

I segreti del successo del percorso *Loire à Vélo* possono essere così sintetizzati:

- gli *stakeholder* della filiera del turismo in bicicletta, pubblici e privati, sono soci dell'associazione che gestisce il percorso;
- definita la rete si è proceduto immediatamente all'apertura degli itinerari garantendo la continuità con l'utilizzo dei trasporti pubblici (intermodalità);
- sito internet e guide ufficiali degli itinerari disponibili da subito;
- costante miglioramento della sicurezza e della comodità;
- segnaletica affidabile;
- qualità dell'alloggio garantito dal marchio nazionale unico *Accueil Vélo*.

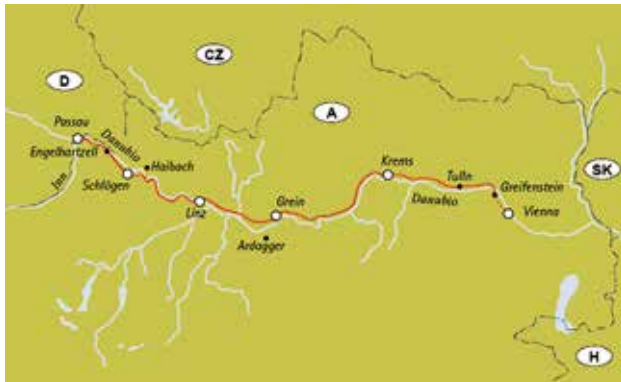
### 3.2.2 La ciclabile del Danubio in Austria: da Passau a Vienna<sup>32</sup>

L'intera pista ciclabile del Danubio, in tedesco *Donauradweg*, è lunga 2.875 chilometri e corre lungo il Danubio dalla sorgente in Germania a Donaueschingen, attraverso l'Austria e la sua capitale Vienna, la Slovacchia e Bratislava, l'Ungheria e Budapest, fino al Mar Nero in Romania. Si tratta della prima e più famosa ciclabile d'Europa.

Il tratto più frequentato è quello che collega Passau in Germania con Vienna, costeggiando il Danubio, lungo circa 320 chilometri e creato nel 1984; l'itinerario Passau-Vienna fa parte di EuroVelo 6 – *Atlantic-Black Sea*, lo stesso di cui fa parte *La Loire à Vélo* (fig. 3).

32 Per ulteriori informazioni si rimanda a: <http://www.austria.info/it/attivita/cicloturismo/ciclabile-danubio>; <http://to.austria.info/134>; <http://www.viaggio-in-austria.it/pista-ciclabile-danubio.html>; <http://www.girolibero.it/viaggi/dettaglio/passau-vienna-classica>; N. Salvatori, *Corso di geografia turistica. Le tendenze del turismo in Europa*, Sezione F, Unità 2, cit.

Figura 3. L'itinerario da Passau a Vienna



Ogni anno il percorso è battuto da più di 300 mila ciclisti, agevolati da un'ottima cartografia, da guide ricche di informazioni e da siti web che consentono di partire molto preparati da casa e di potersi organizzare e prenotare tutti i servizi di cui si necessita.

Il paesaggio è spettacolare, il percorso è ben segnalato e tutto su pista ciclabile o su strade chiuse al traffico automobilistico. Il percorso attraversa numerose località storiche, dove i cicloturisti possono ammirare castelli, abbazie, torri e palazzi antichi; la parte più spettacolare è quella della Wachau, una valle famosa per i suoi vini ed i suoi tesori storici, patrimonio dell'umanità Unesco.

Per facilitare ulteriormente i viaggiatori è prevista una linea ferroviaria, la *Radexpress Donau*, dedicata ai cicloturisti e pensata per rendere il loro percorso più agevole. Inoltre, lungo il tragitto si possono trovare dei tipici traghetti di legno che possono portare fino a 15-20 persone con le relative biciclette (le partenze sono abbastanza frequenti).

Per la conformazione fisica dei territori attraversati, l'itinerario è alla portata di tutti, dalle famiglie agli sportivi, dai bambini agli adulti, in quanto priva di salite e dotata di servizi.

### 3.2.3 Percorsi e servizi per il cicloturismo in Svizzera<sup>33</sup>

In Svizzera più della metà degli abitanti possiede una bicicletta e negli ultimi anni è cresciuta la pratica del cicloturismo e la mobilità ciclistica in generale. La Fondazione La Svizzera in Bici ha predisposto nove itinerari cicloturistici segnalati e protetti, per un totale di 3.300 chilometri. Si tratta dei percorsi: del Rodano; del Reno; Nord-Sud; panoramico delle Alpi; dell'Altopiano; dei Grigioni; del Giura; dell'Aare; dei laghi. A questi si aggiungono 53 percorsi regionali e 45 locali segnalati sul sito

<sup>33</sup> Per approfondimenti si veda: *Corso di geografia turistica. Le tendenze del turismo in Europa*, Sezione F, Unità 2, cit.



di Veloland<sup>34</sup>, molto ben organizzato, oltre che sulle cartine e sui volumi informativi dedicati ai cicloturisti.

I turisti possono viaggiare con la propria bicicletta al seguito, previo pagamento di un biglietto, sulla maggior parte dei treni delle Ferrovie Federali Svizzere (FFS), delle ferrovie private e dei pullman di Autopostale Svizzera Sa, l'azienda di autobus leader di mercato nel settore dei trasporti pubblici; sono disponibili anche un pass giornaliero, una carta valida per più giorni oppure un particolare tipo di biglietto rivolto a coloro che devono percorrere brevi tratti con mezzi di trasporto. Inoltre, presso numerose stazioni sono disponibili servizi di noleggio rivolti a coloro che non viaggiano con la propria bicicletta.

Le strutture ricettive interessate dagli itinerari cicloturistici offrono un'ospitalità adeguata agli standard richiesti dalla tipologia di clientela in questione. Oltre alla disponibilità in struttura di numerosi servizi *ad hoc* sono presenti molti siti in cui poter noleggiare una *e-bike*.

Le istituzioni e le organizzazioni pubbliche, a diversi livelli, incoraggiano l'utilizzo della bicicletta, attraverso, per esempio, l'organizzazione di corsi per viaggiare in modo sicuro sulle due ruote rivolti a bambini e adulti, la promozione degli acquisti di biciclette, la realizzazione di mercatini dell'usato, ecc.

I segreti del successo del modello svizzero possono essere così riassunti:

- tutti gli *stakeholder*, pubblici e privati, sono soci della Fondazione che gestisce il percorso;
- i trasporti pubblici (FFS, navigazione, bus e funivie) sono partner essenziali per superare i tratti mancanti, insicuri o troppo impegnativi;
- guide ufficiali degli itinerari – informazione prima e durante l'escursione;
- l'albergo è considerato luogo privilegiato per il pernottamento;
- miglioramento della sicurezza e della comodità;
- la segnaletica è affidabile;
- una costante attenzione rivolta sempre e ovunque ai ciclisti.

*In sintesi:*

#### ANALISI DI BENCHMARKING – Casi di successo in Europa

- 800 km (di cui 200 iscritti nel patrimonio Unesco)
- Paesaggio culturale eccezionale
- Fa parte di EuroVelo 6 – *Atlantic-Black Sea* (detto anche "Itinerario dei Fiumi")
- Particolarmente adatto alle famiglie in quanto di semplice percorrenza
- Piste ciclabili in sede propria si alternano a tratti di strada poco frequentate
- Segnaletica affidabile
- Attrae turisti anche da oltreoceano
- Intermodalità assicurata
- Strutture ricettive, noleggiatori, guide, ecc., associate in *Accueil Vélo* (marchio nazionale)
- *Stakeholder* pubblici e privati quali soci dell'associazione che gestisce il percorso
- Investimento di 52 mln € con un ritorno economico diretto di 19,5 mln € all'anno
- Nel 2015 superato il milione di cicloturisti (trend in crescita)

#### LA LOIRE À VÉLO (FRANCIA)

34 Si rimanda per ulteriori informazioni a: [www.veloland.ch](http://www.veloland.ch).

### CICLABILE DEL DANUBIO TRATTO PASSAU-VIENNA (GERMANIA E AUSTRIA)

- Tratto di 320 km creato nel 1984
- Si sviluppa su piste ciclabili o strade chiuse al traffico automobilistico
- Parte del percorso in territori Unesco
- Fa parte di EuroVelo 6 – *Atlantic-Black Sea*
- Ogni anno più di 300 mila ciclisti
- Tutte le informazioni online per organizzare il viaggio in autonomia
- Paesaggio spettacolare
- Segnaletica affidabile
- Intermodalità assicurata
- Itinerario alla portata di tutti

### SVIZZERA

- Cresce la pratica del cicloturismo e in generale l'utilizzo della bici
- Nove itinerari cicloturistici segnalati e protetti per un totale di 3.300 km + 53 percorsi regionali + 45 percorsi locali
- Buon livello di intermodalità
- Molte iniziative per incentivare l'uso della bicicletta
- Coordinamento tra *stakeholder* pubblici e privati

## 3.3 Politiche in Italia: Bicitalia e interventi regionali

### 3.3.1 Bicitalia<sup>35</sup>

Bicitalia è una proposta FIAB (Federazione Italiana Amici della Bicicletta), organizzazione affiliata a ECF, che si interessa di mobilità sostenibile in generale e non di cicloturismo in particolare. Bicitalia rappresenta la controparte italiana del progetto EuroVelo, al quale si integra pienamente in termini di standard e di qualità dell'infrastruttura.

Bicitalia è un network nazionale che considera esclusivamente gli ambiti di collegamento di ampio respiro: sul portale vengono proposti soltanto gli itinerari cicloturistici che attraversano più regioni o collegano una regione con un Paese confinante. Di conseguenza non sono compresi, a meno che non siano integrati nella rete nazionale, gli itinerari ciclabili di dimensione regionale o provinciale, anche se sono di grande interesse come, per esempio, le reti provinciali di Torino, Bolzano e Trento, Modena, Milano, Mantova, ecc.

I percorsi che sono stati individuati sono i seguenti (fig. 4):

- ciclopista del Sole [Bicitalia 1 - EV 7];
- Brennero-Peschiera/Verona;
- Peschiera/Verona-Firenze;
- Firenze-Roma;
- ciclovie del Po [Bicitalia 2 - EV 8];
- ciclovie Francigena [Bicitalia 3 - EV 5];
- le ciclovie dei Fiumi del Triveneto [Bicitalia 4];
- ciclovie Romea [Bicitalia 5];
- ciclovie Adriatiche [Bicitalia 6];
- ciclovie Romagna Versilia [Bicitalia 7];

35 Per approfondire: <http://www.bicitalia.org/>.

- ciclovie Conero Argentario [Bicitalia 8];
- ciclovie Salaria [Bicitalia 9];
- ciclovie dei Borboni [Bicitalia 10];
- ciclovie degli Appennini [Bicitalia 11];
- ciclovie Pedemontana Alpina [Bicitalia 12];
- ciclovie dei Tratturi [Bicitalia 13];
- ciclovie dei Tre Mari [Bicitalia 14];
- ciclovie Svizzera mare [Bicitalia 15];
- ciclovie Tirrenica [Bicitalia 16];
- ciclovie dell'Adda [Bicitalia 17];
- Fano Grosseto [Bicitalia 18].

Figura 4. Gli itinerari Bicitalia



Fonte: [www.bicitalia.org](http://www.bicitalia.org)

Bicitalia sottolinea che la realizzazione di una rete ciclabile nazionale avrebbe delle ricadute positive in termini turistici, ambientali, sui trasporti e sulla salute. Inoltre, come risulta evidente dall'esperienza dei Paesi europei in cui il turismo ciclistico è più evoluto, la pianificazione e l'implementazione di una rete nazionale sono a tutto vantaggio anche delle reti e degli itinerari locali, che si collegherebbero alla rete nazionale sfruttandone la notorietà. In questo modo, le reti di carattere locale potranno essere individuate e scoperte più agevolmente dal cicloturista che percorre un itinerario compreso nella rete nazionale.

### 3.3.2 Politiche pubbliche e priorità in alcune regioni italiane: Veneto e Liguria

#### 3.3.2.1 Cicloturismo in Veneto<sup>36</sup>

Il piano di valorizzazione del cicloturismo in Veneto ha stabilito una priorità di intervento che privilegia il cicloturismo *slow* e individua i principali percorsi di interesse turistico. Questi sono stati divisi in escursioni e itinerari in modo da rispondere alle tre tipologie di vacanze cicloturistiche. Le escursioni sono percorsi di 50 chilometri, ideali per un soggiorno giornaliero o un week-end lungo, mentre gli itinerari sono viaggi in bicicletta di 5 o 6 tappe da circa 50 chilometri. La scelta è stata concordata con i tecnici turistici delle province e ha cercato di assecondare i flussi turistici già attivi nella regione (fig. 5).

Figura 5. Escursioni e itinerari del piano di valorizzazione del cicloturismo in Veneto



Fonte: Veneto in Bicicletta

<sup>36</sup> Regione Veneto, Veneto in Bicicletta. Opportunità per gli operatori turistici, cit.

A partire dal 2013, i percorsi regionali sono attrezzati con una specifica segnaletica cicloturistica (fig. 6).

Non essendoci una normativa italiana che definisca in maniera univoca le tipologie specifiche, la Regione Veneto ha ritenuto di provvedere autonomamente, rimanendo all'interno del Codice della strada per quanto concerne le dimensioni dei segnali e la scelta dei colori e dei pittogrammi.

Questa attività è stata affidata a Veneto Strade che si è avvalsa della collaborazione della FIAB del Veneto per l'individuazione dei modelli e per la realizzazione del piano di posizionamento.

Figura 6. Esempi di segnaletica cicloturistica in Veneto



Fonte: Veneto in Bicicletta

In questo modo sono stati posati segnali di colore marrone su percorsi ciclabili extraurbani e urbani, per un tratto di circa 1.200 chilometri. I cartelli metallici riportano le seguenti indicazioni:

- la destinazione turistica da raggiungere con la distanza in chilometri;
- la freccia indicatrice con il pittogramma della bicicletta;
- i riferimenti dei percorsi turistici "E" per le escursioni e "I" per gli itinerari con la numerazione progressiva;
- nei tratti di ciclovie venete comprese nella rete cicloturistica europea o nazionale, la segnaletica turistica riporta i pittogrammi di Eurovelo in azzurro e di Bictalia in verde.

I segnali più piccoli (segnavia) sono stati posizionati nei pressi degli incroci secondari, mentre le frecce indicatrici sono state utilizzate all'uscita dei centri abitati e nei pressi degli incroci principali. Le indicazioni tecniche per la posa della segnaletica regionale sono contenute nella deliberazione DGR 179/2012 del 07/02/2012; questa norma guida tutti gli enti che intendono realizzare la segnaletica cicloturistica beneficiando di contributi pubblici. Così facendo la Regione ha cercato di coordinare l'azione dei molti enti locali (GAL, Province, Parchi regionali, Comuni) che stanno portando avanti la realizzazione di nuove ciclovie.

Un altro intervento importante della strategia regionale è stato la realizzazione degli strumenti di promozione turistica. Questi sono stati progettati studiando il materiale prodotto dagli operatori specializzati e differenziando le pubblicazioni in funzione della distribuzione, del diver-

so utilizzo da parte del turista e della divisione fra itinerari ed escursioni. Questo progetto ha avuto il merito di diffondere una linea grafica coerente grazie alla campagna fotografica coordinata e alla cartografia omogenea. Tale scelta è stata replicata da altri enti pubblici (Province e GAL). Nel 2014, il Dipartimento Turismo della Regione Veneto in collaborazione con Veneto Promozione ha completato gli strumenti di promozione realizzando tre nuove brochure fieristiche che riassumono le proposte di vacanze in bicicletta *slow bike*, *road bike* e *mountain bike*.

### 3.3.2.2 Cicloturismo in Liguria<sup>37</sup>

Il progetto RCL – Rete Ciclabile Ligure nasce all'interno del PAR FAS 2007-2013, che prevede il finanziamento di due linee di azione relative al completamento della rete ciclabile regionale e al Parco costiero del ponente.

Il punto di partenza è stata la proposta di FIAB per la creazione di cinque itinerari ciclabili a rete che attraversino la Liguria e le consentano di essere inserita nelle reti ciclabili italiane (Bicitalia) ed europee (EuroVelo); si tratta in particolare di:

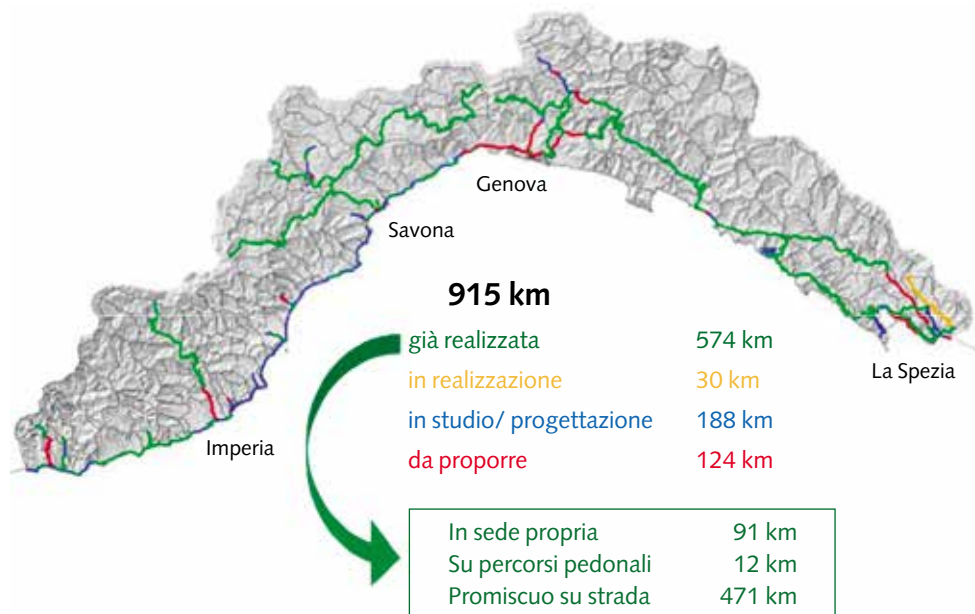
- Greenway dell'Arco Ligure;
- via Pedemontana;
- via del Mare;
- via dei Monti;
- via dei Pellegrini.

Gli itinerari, realizzati per avere positive ripercussioni non solo in ambito turistico ma anche di mobilità sostenibile a livello locale, sono realizzati in parte su piste ciclabili in sede propria e in parte sfruttando la viabilità a basso traffico o percorsi pedonali. L'intenzione è quella di costruire solo le infrastrutture necessarie, andando a utilizzare con interventi di recupero tutte le soluzioni di viabilità sicura per le biciclette che già sono presenti.

La Rete Ciclabile Ligure è composta da circa 915 chilometri di itinerari ed è inserita nelle reti Bicitalia ed Eurovelo. Lo "stato di avanzamento lavori" aggiornato al giugno 2015 indica che sono già stati realizzati 574 chilometri (fig. 7).

37 Si veda: <http://www.regione.liguria.it/argomenti/territorio-ambiente-e-infrastrutture/mobilita-e-viabilita/la-rete-ciclabile-ligure.html> (con allegato disponibile al link indicato; slides aggiornate a novembre 2015).

Figura 7. Rete Ciclabile Ligure (giugno 2015)



L'asse portante della RCL-Rete Ciclabile Ligure, sul quale vengono concentrati la maggior parte degli investimenti, è rappresentato dalla *Greenway* dell'Arco Ligure, che costituisce un corridoio ciclabile di rilevanza nazionale e internazionale. Tuttavia, non sono da tralasciare alcuni percorsi interni, necessari per potenziare il bacino di utenza e il collegamento con il Piemonte.

Il progetto di rete ciclabile si sta attuando in diverse tappe:

- realizzazione di una base dati geografica della proposta di rete;
- raccolta e georeferenziazione di tutti i progetti di piste ciclabili predisposti dagli enti locali;
- approvazione del club di prodotto Liguria Bike Club;
- analisi e valutazione delle caratteristiche costruttive e individuazione di standard;
- approvazione del progetto di Rete Ciclabile Ligure e del logo;
- approvazione dei criteri per la realizzazione delle infrastrutture;
- approvazione dei criteri per la segnaletica;
- avvio dei finanziamenti per il completamento della RCL;
- accordi con gli esercenti per il trasporto pubblico per l'intermodalità bici + treno e bici + bus;
- promozione della rete e degli itinerari ciclabili.



In particolare, con riferimento al tema dell'intermodalità, in Liguria si è proceduto come segue:

- Bici+treno: contratto di servizio tra Regione Liguria e Trenitalia, il quale prevede la gratuità del trasporto bici sui treni del servizio regionale ligure; in base ai dati di Trenitalia, i fruitori del servizio sono passati da 8.640 nel 2011 a 9.155 nel 2013;
- Bici+trasporto pubblico locale: a Genova la bici viaggia gratuitamente su ascensori, funicolari e metropolitana; inoltre, la bici pieghevole viaggia gratuitamente anche sugli autobus urbani;

Negli anni precedenti sono stati messi a disposizione del progetto una serie di finanziamenti: in particolare tra il 2012 e il maggio 2014 sono state stanziati le risorse PAR FSC (ex FAS) per il completamento della rete ciclabile e del Parco Costiero del Ponente Ligure e la Società Area24 ha presentato un vasto programma di interventi per il completamento del Parco costiero del Ponente Ligure. Inoltre, ha avuto un cofinanziamento FAS di 3,5 milioni di euro per una serie di progetti importanti: il collegamento tra Sanremo e Ospedaletti, la messa in sicurezza delle scogliere che reggono la pista ciclabile, la riqualificazione del verde.

Con delibera di Giunta del 2013 sono stati finanziati cinque interventi per eliminare le ultime criticità, consentendo la completa continuità dei 24 chilometri di ciclabile e la piena funzionalità di tutti i servizi dedicati ai ciclisti.

La pista ciclabile sul mare più bella d'Europa (ha vinto nel 2011 il prestigioso premio *European Greenways Award*) dal maggio del 2014 si può percorrere in continuità tra Ospedaletti e San Lorenzo al Mare ed è dotata di tutti i servizi utili per la sua fruizione.

Vi sono poi alcuni progetti in fase di studio. Nel ponente ligure, a settembre 2014 è stato avviato lo studio di un percorso ciclabile continuo e sicuro tra il confine di Stato e Genova Voltri. Il lavoro si è concluso a maggio 2015: ha riguardato 85 chilometri lungo la riviera non ancora interessati da piste ciclabili o da altri progetti e ha coinvolto 24 Comuni. Lo studio ha individuato diverse tipologie di interventi, dal riutilizzo di percorsi protetti esistenti alla realizzazione di nuovi tracciati anche con opere significative.

Inoltre, è stato necessario prendere dei provvedimenti in merito al recupero di sedimi ferroviari dismessi. Nel 2003 è stato avviato il progetto per la riconversione dei primi 24 chilometri da Ospedaletti a San Lorenzo al mare, che oggi costituiscono uno dei percorsi ciclabili sul mare più belli d'Europa. Nel 2016 dovrebbe essere disponibile il tratto di 19,5 chilometri tra San Lorenzo al Mare e Andora, mentre i successivi 36,5 chilometri tra Andora e Finale Ligure saranno di futura dismissione.



### 3.3.3 Finanziamenti nazionali e regionali destinati di recente al cicloturismo

#### 3.3.3.1 La Legge di stabilità 2016<sup>38</sup> per la mobilità ciclabile

L'ultima Legge di stabilità ha previsto uno stanziamento per un sistema di ciclovie turistiche nazionali, ciclostazioni e sicurezza della ciclabilità cittadina, rafforzando le azioni degli enti locali. Il sostegno alla mobilità sostenibile rappresenta una novità assoluta, che contribuisce a un cambiamento culturale di cui l'Italia ha bisogno: ciclabili, ciclovie e cammini. In particolare, per la mobilità ciclabile saranno stanziati 91 milioni di euro: 17 per il 2016, 37 per il 2017 e 37 per il 2018. Per la progettazione e la realizzazione di itinerari turistici a piedi, i "cammini", sono previsti 3 milioni, uno ogni anno, dal 2016 al 2018. La priorità nei percorsi cicloturistici per la Venezia-Torino (Ciclovía VenTo), la Verona-Firenze (Ciclovía del Sole), il Grande raccordo anulare delle biciclette (Grab di Roma) e la ciclovía da Caposele (AV) a Santa Maria di Leuca (LE) attraverso la Campania, la Basilicata e la Puglia (Ciclovía dell'acquedotto pugliese).

#### 3.3.3.2 In Lombardia<sup>39</sup>

La Regione Lombardia, con due recenti bandi, ha stanziato 27 milioni di euro a favore del cicloturismo.

Il primo bando, la cui dotazione finanziaria ammonta a 20 milioni di euro e scaduto nel dicembre 2015, era destinato a Comuni ed enti gestori dei parchi regionali; i progetti finanziabili erano orientati a garantire il completamento della rete ciclabile di livello regionale e la sua connessione con le reti di scala locale, prevedendo il collegamento con i nodi del sistema della mobilità collettiva (stazioni/fermate ferroviarie e del trasporto pubblico locale).

Il secondo bando (con una dotazione finanziaria di poco superiore ai 7 milioni di euro) aveva come finalità quelle di aumentare l'*incoming* legato al cicloturismo in Lombardia (anche in una logica di destagionalizzazione della domanda e di sostenibilità ambientale dei flussi turistici), di aggregare e valorizzare una molteplicità di soggetti della filiera estesa del cicloturismo (come le imprese produttive di distribuzione della bicicletta, di ristorazione, di ricettività) e di integrare anche la rete dei percorsi ciclabili lombardi puntando su qualificazione-completamento dei percorsi già esistenti. In questo caso, i soggetti beneficiari erano composti da almeno 10 soggetti tra enti pubblici e/o privati.

38 <http://www.mit.gov.it/mit/site.php?p=cm&o=vd&id=4228>.

39 Si veda la pagina Attività del sito: <http://www.trasporti.regione.lombardia.it>.

### 3.3.3.3 In Veneto<sup>40</sup>

Nell'aprile 2015, la giunta regionale ha approvato l'elenco degli interventi da ammettere a finanziamento per la realizzazione di piste ciclabili che forniscano un apporto positivo alla risoluzione dei problemi della mobilità nelle aree urbane/periurbane e costituiscano un'opportunità di sviluppo turistico sostenibile nelle aree di pregio ambientale e culturale. Il provvedimento ha individuato in circa 27,5 milioni di euro l'importo da assegnare agli interventi a regia regionale, con la scelta di destinare la parte delle risorse del Fondo per lo Sviluppo e la Coesione (FSC) all'attuazione della linea di intervento denominata *Piste Ciclabili*, per il periodo di programmazione 2007-2013.

La Regione, infatti, aveva approvato nel corso del 2014 un *master plan* per definire compiutamente la rete degli itinerari ciclabili di interesse regionale e per permettere alle amministrazioni locali di mettere a sistema le infrastrutture ciclabili locali con la rete regionale della mobilità ciclistica.

Coerentemente con gli indirizzi della propria programmazione, la giunta veneta ha ora deciso di ricorrere alla procedura della regia regionale; con questo provvedimento "rilancia" la realizzazione degli itinerari ciclabili di ampio respiro territoriale: effettivamente saranno realizzati 308,3 chilometri di nuove piste ciclabili.

*In sintesi:*

#### POLITICHE E FINANZIAMENTI IN ITALIA E IN ALCUNE REGIONI ITALIANE

##### BICITALIA (FIAB)

- Rete ciclabile nazionale, controparte italiana di EuroVelo
- Considera esclusivamente ambiti di collegamento di ampio respiro
- 18 itinerari transregionali
- Rete nazionale che supporta anche gli itinerari locali

##### POLITICHE E PRIORITÀ DI ALCUNE REGIONI ITALIANE

###### Veneto

- Priorità di intervento: cicloturismo *slow*
- 7 escursioni per soggiorno giornaliero
- 4 itinerari per percorsi plurigiornalieri
- Collegamenti o tratti che rientrano in EuroVelo e Bicitalia
- Adozione di una specifica segnaletica
- Coordinazione di molti enti locali

###### Liguria

- Inserire la regione nelle reti EuroVelo e Bicitalia
- A regime 915 km di percorsi su piste ciclabili in sede propria o sfruttando strade a basso traffico
- Accordi per intermodalità
- Finanziamenti con risorse UE
- Pista ciclabile sul mare tra Ospedaletti e San Lorenzo è la più bella d'Europa
- Riconversione di ferrovie dismesse

40 [http://www.regione.veneto.it/web/guest/comunicati-stampa/dettaglio-comunicati?\\_spp\\_detailId=2875477](http://www.regione.veneto.it/web/guest/comunicati-stampa/dettaglio-comunicati?_spp_detailId=2875477).

## FINANZIAMENTI NAZIONALE E ESEMPI REGIONALI

- Legge di stabilità 2016: stanziati 91 mln € (per il periodo 2016-2018) per la mobilità ciclabile
- Regione Lombardia: due recenti bandi per un totale di 27 mln € destinati al completamento della rete ciclabile regionale e all'incremento dell'*incoming* cicloturistico in regione
- Regione Veneto: nel 2015 assegnati 27,5 mln € (in parte da risorse FSC) per realizzare >300 km di piste ciclabili

### 3.4 In Piemonte

#### 3.4.1 Progetto di Rete ciclabile di interesse regionale

Nel luglio 2015 la Regione Piemonte ha approvato il Progetto di Rete Ciclabile di interesse regionale – *Una proposta per il Piemonte*<sup>41</sup>. Il progetto, avviato nel 2009, ha consentito di definire le dorsali della Rete ciclabile regionale, costituita da una rete integrata di piste e percorsi ciclabili, attraverso la progettazione partecipata di tutte le amministrazioni provinciali, con tavoli tecnici di lavoro e sopralluoghi diretti<sup>42</sup> (fig. 8).

La realizzazione della Rete consentirebbe, da un lato, di incoraggiare l'uso della bicicletta per la percorrenza di distanze brevi e, dall'altro, di facilitare la costruzione di legami e passaggi turistici e culturali tra i territori interessati. Gli enti locali, nel predisporre i relativi strumenti del Piano, dovranno recepire tali tracciati connettendoli a percorsi ciclabili di interesse locale e, eventualmente, proponendo percorsi integrativi.

Le Reti ciclabili entrano così per la prima volta a pieno titolo negli strumenti di pianificazione e di programmazione della Regione Piemonte.

Gli obiettivi di carattere turistico del progetto sono i seguenti:

- dare continuità agli itinerari transregionali (BicItalia) e transnazionali (EuroVelo);
- favorire soluzioni sostenibili negli spostamenti per il tempo libero, attraverso l'utilizzo delle infrastrutture esistenti (piste ciclabili riservate, strade secondarie a basso traffico – meno di 500-1.000 veicoli al giorno –, alzaie, ferrovie dismesse);
- favorire l'intermodalità;
- proporre una segnaletica uniforme e omogenea.

#### 3.4.2 Bandi di finanziamento recenti

I più recenti bandi di finanziamento della Regione Piemonte che interessano il tema del cicloturismo sono tre:

- *bando L.R. 4*, scaduto il 14/03/2016;
- *bando 7.5.1*, scaduto il 29/04/2016;
- *bando L.R. 18*, in scadenza il 28/12/2017.

41 Deliberazione della Giunta Regionale 27 luglio 2015, n. 22-1903.

42 In particolare, sono stati coinvolti nel progetto: Direzione regionale Trasporti; Direzione regionale Turismo; amministrazioni provinciali; FIAB; alcune associazioni amatoriali che operano sui territori provinciali.

### 3.4.2.1 Bando L.R. 4 Studi di fattibilità<sup>43</sup> – scaduto il 14/03/2016

Tra i provvedimenti regionali più recenti, sono previsti contributi a fondo perduto per un importo totale pari a 1 milione di euro, messi a disposizione con la Deliberazione della Giunta Regionale 29 dicembre 2015, n. 33-2734: L.R. n. 4 del 24/01/2000 s.m.i. *Interventi regionali per lo sviluppo, la rivitalizzazione ed il miglioramento qualitativo di territori turistici.*

Figura 8. Il Progetto di Rete ciclabile di interesse regionale in Piemonte



Fonte: Regione Piemonte, *Progetto di Rete ciclabile di interesse regionale: una proposta per il Piemonte*

43 [http://www.regione.piemonte.it/bandipiemonte/app/dettaglio\\_bando\\_front.php?id\\_bando=477](http://www.regione.piemonte.it/bandipiemonte/app/dettaglio_bando_front.php?id_bando=477).

Le finalità del bando sono le seguenti:

- lo sviluppo dei territori a forte valenza turistica;
- la rivitalizzazione dei territori turistici in declino;
- il miglioramento qualitativo dei territori turistici forti.

In particolare, il bando si propone di sostenere gli studi di fattibilità, ai fini della realizzazione di progetti inerenti programmi di investimento di interesse regionale e di "area vasta" (definita opportunamente all'interno del bando stesso), che sappiano coniugare la tutela dell'ambiente naturale del territorio con lo sviluppo sociale ed economico e che abbiano i seguenti obiettivi:

- incrementare i flussi turistici;
- favorire l'aumento della permanenza media dei turisti;
- aumentare il contributo del turismo all'economia regionale.

Il bando stabilisce delle priorità per l'assegnazione dei punteggi, ovvero:

- interventi di realizzazione, potenziamento e miglioramento dei percorsi ciclabili piemontesi individuati nel documento *Progetto di Rete ciclabile di interesse regionale*;
- interventi di recupero, utilizzo e miglioramento funzionale del patrimonio culturale (per esempio musei, teatri, fortificazioni, castelli, ecc.) finalizzati alla rivitalizzazione turistico-culturale dell'area di riferimento;
- interventi finalizzati alla valorizzazione delle aree che hanno ottenuto il riconoscimento Unesco;
- interventi per la realizzazione di infrastrutture finalizzate all'integrazione fra offerta turistica dei territori e comparti dell'agroalimentare di qualità e dell'artigianato tipico.

#### 3.4.2.2 Bando 7.5.1 *Settore sviluppo della montagna*<sup>44</sup> – scaduto il 29/04/2016

Le finalità del bando sono il sostenimento degli investimenti di miglioramento delle infrastrutture turistiche e ricreative su piccola scala e il potenziamento della relativa informazione turistica a supporto della fruizione *outdoor* estiva e invernale. In particolare, quest'ultima è da attuarsi in forma coordinata tra il livello locale e regionale al fine di contribuire a diversificare e destagionalizzare l'offerta turistica, conservare il paesaggio, promuovere le tipicità locali (attraverso il contatto diretto con i turisti) e favorire la creazione di opportunità occupazionali nelle zone rurali.

Gli investimenti dovranno essere inseriti nel contesto della rete del patrimonio escursionistico regionale (RPE) prevista dalla legge regionale n. 12 del 18/02/2010 (*Recupero e valorizzazione del patrimonio escursionistico*

44 [http://www.regione.piemonte.it/retescursionistica/cms/index.php?option=com\\_content&view=article&id=1138:psr-2014-2020-pubblicato-il-bando-751&catid=111:psr-2014-2020&Itemid=702](http://www.regione.piemonte.it/retescursionistica/cms/index.php?option=com_content&view=article&id=1138:psr-2014-2020-pubblicato-il-bando-751&catid=111:psr-2014-2020&Itemid=702).

*del Piemonte*), la quale costituisce strumento di riferimento per la pianificazione degli interventi di sviluppo dell'*outdoor* sul territorio regionale. La dotazione finanziaria prevista per questo bando ammonta a 12 milioni di euro.

Con riferimento agli interventi ammissibili, tra quelli di potenziamento delle infrastrutture e dell'informazione turistiche rientrano i collocamenti materiali per la creazione e il miglioramento di itinerari fruibili a piedi, in bicicletta e a cavallo, di vie ferrate, di siti di arrampicata e di altre infrastrutture di tipo ricreativo e a servizio dell'*outdoor*, compresa la segnaletica informativa e la fornitura dell'attrezzatura a servizio della fruizione pubblica. Inoltre, prevedono la riqualificazione/costruzione di piccole strutture ricettive (per esempio rifugi, ostelli e bivacchi) e a servizio delle attività *outdoor* (per esempio strutture per il deposito e noleggio di attrezzature, strutture di accoglienza comune), di centri per l'informazione, l'accoglienza turistico-sportiva e la prenotazione di servizi turistici.

#### 3.4.2.3 Bando L.R. 18 *Interventi regionali a sostegno dell'offerta turistica* – scadenza 28/12/2017

Obiettivo del bando è sostenere progetti con finalità di accoglienza turistica connessi all'avviamento di nuove attività imprenditoriali nei Comuni attraversati dalle grandi direttrici ciclabili della Regione Piemonte, come identificate dal Progetto di Rete ciclabile di interesse regionale.

Il bando si propone, in particolare, di:

- incrementare l'offerta turistica dotandola di una maggiore visibilità e riconoscibilità;
- coinvolgere gli attori locali nella costruzione del prodotto turistico, promuovendo forme di integrazione intersettoriale;
- promuovere un prodotto turistico che comprenda, al suo interno, tutte le realtà culturali, ambientali e produttive di cui il territorio dispone;
- migliorare la qualità dei servizi per favorire gli insediamenti sul territorio e costruire una rete di operatori;
- dare una professionalità e una continuità alle iniziative deboli del settore turistico culturale potenziandole attraverso progettazioni innovative;
- sostenere i progetti nati da individui o associazioni che intendano rinnovare il loro assetto sociale o avviare un'impresa, anche in forma cooperativa.

La dotazione finanziaria è pari a 2 milioni di euro. L'agevolazione consiste in un contributo forfettario in conto capitale pari a 10 mila euro.

Tra gli interventi ammissibili rientra anche il seguente: noleggio e riparazione ciclo e ciclo assistita.

*In sintesi:*

## REGIONE PIEMONTE

### PROGETTO DI RETE CICLABILE DI INTERESSE REGIONALE

- Approvato nel luglio 2015, avviato nel 2009, il tema delle reti ciclabili entra, per la prima volta nella pianificazione regionale
- Rete integrata di piste e percorsi ciclabili
- Gli enti locali dovranno recepire tali tracciati connettendoli a percorsi ciclabili di interesse locale e/o proponendo percorsi integrativi
- Rete che si inserisce in continuità con BiciItalia ed EuroVelo

### BANDI DI FINANZIAMENTO

#### L.R. 4 Studi di fattibilità

- Scaduto il 14/03/2016 - assegnazione avvenuta
- Dotazione finanziaria: 1 mln €
- Finanziamento di studi di fattibilità
- Priorità (tra le altre): percorsi ciclabili individuati nel Progetto di Rete ciclabile di interesse regionale

#### Bando 7.5.1 Settore sviluppo della montagna

- Scaduto il 29/04/2016
- Dotazione finanziaria: 12 mln €
- Sostenimento di investimenti di miglioramento delle infrastrutture turistiche e ricreative e potenziamento della relativa informazione turistica
- Investimenti inseriti nel contesto della rete del patrimonio escursionistico regionale
- Interventi ammissibili (tra gli altri): creazione e miglioramento di itinerari fruibili in bicicletta

#### Bando L.R. 18 Fondo Rotativo Turismo

- Scadenza 28/12/2017
- Dotazione finanziaria: 2 mln €
- Agevolazione: 10.000 €
- Avviamento di nuove attività imprenditoriali nei Comuni attraversati dalle direttrici della Rete ciclabile di interesse regionale
- Interventi ammissibili (tra gli altri): noleggio e riparazione ciclo e ciclo assistita

## 4. Analisi della domanda e linee guida per la creazione dell'offerta

### 4.1 Analisi della domanda: i cicloturisti

#### 4.1.1 I cicloturisti in Italia<sup>45</sup>: quadro introduttivo

Le regioni del nord rappresentano la meta preferita dei cicloturisti italiani e stranieri che trascorrono la propria vacanza in Italia, grazie a un sistema più sviluppato di piste ciclabili e a una presenza maggiore di servizi accessori. In particolare, il 61% dei turisti è straniero e il 39% è di origine nazionale.

L'arrivo di cicloturisti nelle regioni settentrionali non riguarda solo i mesi estivi, ma è un fenomeno che interessa anche i mesi che precedono e seguono l'estate. In altre parole, la stagione cicloturistica inizia indicativamente a marzo/aprile e termina a settembre/ottobre. Nei mesi tra giugno e agosto prevale la presenza di cicloturisti stranieri (il 60%) rispetto a quelli italiani (il 40%); nel mese di maggio e di settembre la presenza di cicloturisti stranieri scende al 55%, mentre nel mese di aprile prevalgono i cicloturisti italiani (il 70% infatti è di origine nazionale).

Gli stranieri provengono principalmente da Germania, Austria, Francia, Regno Unito, Svizzera, Stati Uniti e Australia; non mancano tuttavia i cicloturisti provenienti dall'Europa del nord, in particolare Paesi Bassi e Danimarca. Si tratta di Paesi in cui il cicloturismo e la "cultura delle due ruote" è molto sviluppata, il che comporta purtroppo il rischio che il cicloturista straniero in Italia non sia pienamente soddisfatto dei servizi e delle condizioni strutturali dei percorsi.

I cicloturisti in Italia ricercano tendenzialmente standard qualitativi medio-alti, in strutture ricettive da tre e più stelle. Coloro che optano per una vacanza all'insegna della natura pernottano in albergo (20,5%), in agriturismo (19,5%) e in B&B (18,5%); seguono i pernottamenti in appartamenti, camper e campeggi.

Le tariffe di soggiorno in media sono differenti tra le diverse regioni e sono naturalmente influenzate dai livelli di comfort e dai servizi ricevuti; nel Nord la tariffa media per una notte è di 35 euro a persona, nel Centro è spesso superiore ai 40 euro mentre al Sud e nelle isole si attesta a circa 39 euro. Si tratta di un livello di spesa superiore rispetto ad altri Paesi europei; in Francia e Spagna, per esempio, il pernottamento costa il 31% in meno e in Portogallo si ha un risparmio di circa il 15%.

45 ENIT, *Il mercato del cicloturismo in Europa. Politiche, andamenti e prospettive*, cit.



Le ricadute economiche sul territorio derivanti dalla presenza di cicloturisti, anche in tempi di crisi economica, sono importanti: infatti, i cicloturisti in genere sono ben disposti a spendere non solo per praticare cicloturismo ma anche per acquisti di prodotti di qualità elevata (beni di consumo, moda, servizi, ecc.).

#### 4.1.2 Profilo generale del cicloturista: un quadro d'insieme

Come nell'inquadramento di altri target, anche nel caso del cicloturista non è possibile individuare un unico tipo di turista a cui fare riferimento. Esistono infatti diverse tipologie di cicloturista.

È possibile tuttavia individuare pochi ma significativi punti fermi, validi per tutti coloro che praticano o chiedono di praticare cicloturismo: itinerari attraenti sotto vari aspetti; diversi livelli di difficoltà, a seconda del target; percorrenza di strade e sentieri con un livello ridotto o nullo di traffico, in cui poter praticare la propria attività in sicurezza, tranquillità e salubrità.

Il turista può avvicinarsi a questa tipologia di turismo per motivazioni differenti, che comportano diversi atteggiamenti: da chi vuole praticare sport all'aria aperta a chi invece cerca una vacanza per rilassarsi; da chi interpreta il cicloturismo come un modo per socializzare, partecipando anche da solo a eventi di gruppo appositamente creati dalle destinazioni e che abbiano a che fare con le due ruote, a chi vuole fare una vacanza immerso nella natura o all'insegna dell'avventura (fig. 9).

Figura 9. Le principali motivazioni di viaggio nel cicloturismo



Fonte: Veneto in Bicicletta. Opportunità per gli operatori turistici. Report finale; The European Cycle Route Network Eurovelo. Challenges and opportunities for sustainable tourism (2009)

In generale, il cicloturismo è una pratica adatta a tutti i ceti sociali, dal momento che le alternative in termini, per esempio, di alloggi, ristoranti, mezzi di trasporto, tipologia di bici noleggiata possono essere scelte liberamente da parte del turista in base alle proprie preferenze e disponibilità economiche, a patto naturalmente che il territorio offra alternative ai diversi target di turista.

Un profilo molto generalizzato, basato sull'analisi di cinque studi di mercato differenti<sup>46</sup>, è quello che viene presentato di seguito<sup>47</sup>:

- età media: 45-55 anni;
- genere: 60% maschi; 40% femmine;
- livello di educazione: medio-alto;
- compagnia in viaggio: 20% da solo; 50% in coppia; 20% in gruppi da 3-5 persone;
- reddito: medio-alto (ricerca Trendscape del 2008: 24-36 mila euro annuali);
- motivazioni: pratica di sport ed esercizio fisico (salute), relax, contatto con la natura, possibilità di esplorare altri luoghi e paesaggi.

Volendo scendere maggiormente nel dettaglio e facendo ricorso a indagini più recenti, al fine di conoscere meglio a livello qualitativo chi sono i cicloturisti e come possono essere suddivisi tra loro, si propone un interessante quadro d'insieme fornito da una ricerca condotta in Veneto attraverso l'utilizzo del Metodo Delphi. Esperti del settore<sup>48</sup> hanno individuato che età, motivazioni, caratteristiche dei percorsi e capacità di spesa variano in base alla tipologia di bici utilizzata e di conseguenza alla macrocategoria di cicloturismo, ovvero *slow*, amante di MTB e appassionato di bici da corsa (*road*) (tabb. 3 e 4).

Tabella 3. Profilo generale del cicloturista *slow* in Veneto

ETÀ	MOTIVAZIONE	CARATTERISTICHE DEI PERCORSI	CAPACITÀ ECONOMICA
SLOW 50-70	Amante della natura	Percorsi pianeggianti	Vacanza in bicicletta Individuali 60-80 € / giorno
	Amante della cultura	Percorsi asfaltati	
	Ricerca relax e comfort	Percorsi sicuri Lunghezza dei percorsi: 50 km/giorno	Vacanza in bicicletta Tour operator 130-150 € / giorno

Fonte: Veneto in Bicicletta. Opportunità per gli operatori turistici. Report finale (2015)

46 ETI (2007); Ickert et al. (2005); MANOVA (2007); Öhlschläger (2007); Trendscape (2008).

47 Aa.vv. (2009) *The european cycle route network EuroVelo challenges and opportunities for sustainable tourism*, a cura di Institute of Transport and Tourism, University of Central Lancashire, e Centre for Sustainable Transport and Tourism, Breda University, Comitato Europarlamentare per Trasporti e Turismo.

48 Regione Veneto, Veneto in Bicicletta. Opportunità per gli operatori turistici, cit.

Tabella 4. Profilo generale del cicloturista in Veneto con riferimento a MTB e bici da corsa

	ETÀ	MOTIVAZIONE	CARATTERISTICHE DEI PERCORSI	CAPACITÀ ECONOMICA
MTB	20-40	Amante dello sport	Cerca luoghi nuovi da scoprire	Buona capacità di spesa
		Amante dell'avventura	Cerca la performance e i percorsi tecnici	
		Amante della natura		
ROAD	20-60	Aletico, alla ricerca della prestazione sportiva	Cerca percorsi lunghi e vari	Buona capacità di spesa
		È allenato e organizzato	Chiede percorsi sicuri e segnalati	Investe in materiale tecnico
			Si muove in gruppo	

Fonte: Veneto in Bicicletta. Opportunità per gli operatori turistici. Report finale (2015)

Mettendo insieme tutte le informazioni disponibili, è possibile segmentare la domanda individuando le seguenti tipologie di cicloturista, con le relative caratteristiche peculiari.

#### **Slow biker o ciclista escursionista:**

- pedala per il piacere di muoversi in bicicletta, senza eccedere nello sforzo fisico, effettuando una o più escursioni brevi (3-4 ore) durante la vacanza;
- intende il cicloturismo come una delle attività che si possono fare durante la vacanza;
- utilizza *slow bike* e MTB (in genere noleggiate sul posto della vacanza);
- predilige percorsi pianeggianti (se non utilizzano *e-bike*), asfaltati (ma possono andar bene anche sterrati e terreni lisci se ben curati) e sicuri;
- le famiglie (chi viaggia con bambini) in genere rientrano in questa categoria;
- la fascia di età della categoria è la più ampia;
- cerca pacchetti di vacanza organizzati, che includono trasporto bagagli, noleggio biciclette e visite guidate (per viaggi di più giorni) oppure si informa in autonomia da casa o sul posto in merito a possibili escursioni e servizi;
- è amante di natura e cultura, cerca relax e comfort;
- possono percorrere anche 50 km al giorno, con una velocità media di 18-22 km/h.

#### **Appassionato di bici da corsa:**

- età compresa tra 30 e 60 anni;
- sportivo con un buon livello di allenamento fisico (abituato ad andare in bici);
- predilige percorsi medio-lunghi e di vario tipo (pianeggianti, con dislivelli, ecc.);

- interessato anche alla partecipazione a manifestazioni sportive;
- viaggia oltre i 30 km/h e percorre anche 200 km al giorno;
- spesso viaggiano in gruppo;
- capacità di spesa medio-alta.

#### **Amante di mountain bike:**

- età compresa tra 25 e 45 anni;
- predilige percorsi nella natura e/o adrenalinici (*downhill*, ecc.);
- organizza in autonomia il viaggio e cerca informazioni su internet;
- amante di sport, natura e avventura;
- predilige percorsi tecnici;
- percorre in media anche 100 km al giorno.

#### **Cicloturista itinerante:**

- sceglie viaggi su percorsi itineranti;
- cambia continuamente il luogo di pernottamento;
- giunge sul posto con la propria bici al seguito, utilizzando mezzi pubblici o collettivi;
- spesso si affida a tour operator e agenzie di viaggio specializzate, che propongono pacchetti su misura;
- può viaggiare da solo, in coppia o in gruppo.

*In sintesi:*

### ANALISI DELLA DOMANDA – PROFILO GENERALE DEI CICLOTURISTI

#### I CICLOTURISTI IN ITALIA

- Prevalgono le destinazioni del nord
- 61% stranieri, 39% italiani
- Stagione cicloturistica: marzo – ottobre
- Cicloturisti stranieri: Germania, Austria, Francia, Benelux, UK, Svizzera, USA
- Ricerca di standard qualitativi medio-alti
- Pernottamento in albergo, b&b, appartamenti
- Capacità di spesa medio-alta

## PROFILO GENERALE DEL CICLOTURISTA

### Itinerari

- Attraenti sotto vari aspetti
- Diversi livelli di difficoltà
- Strade e sentieri con basso (o nullo) traffico
- Sicurezza, tranquillità, salubrità

### Motivazioni

- Praticare sport all'aria aperta
- Relax
- Socializzazione
- Contatto con la natura
- Avventura

### Profilo socio economico

- Attività adatta a tutti i profili

### Profilo generalizzato (studi 2009)

- Età media: 45-55 anni
- Genere: 60% uomini; 40% donne
- Livello di educazione: medio-alta
- Compagnia in viaggio: 20% da solo, 50% in coppia, 20% in gruppi da 3-5 persone
- Livello di reddito: medio-alto

### Tipologie di cicloturista

#### **Slow biker o ciclista escursionista**

- Pedala per il piacere di muoversi in bici, effettuando escursioni brevi (3-4 ore)
- Il cicloturismo è una delle cose da fare in vacanza
- Utilizza *slow bike* o MTB (in genere noleggiate sul posto)
- Predilige percorsi pianeggianti (se non usa una *e-bike*), asfaltati (o sterrati facilmente percorribili) e sicuri
- Le famiglie rientrano in genere in questa tipologia
- Fascia di età ampia
- Amante di natura e cultura, cerca relax e comfort
- Percorre anche 50km/gg a velocità medio-basse

#### **Appassionato di bici da corsa**

- Età 30-60 anni
- Allenato fisicamente
- Predilige percorsi medio-lunghi e di vario tipo
- Interessato a manifestazioni sportive
- Viaggia a velocità sostenuta percorrendo anche 200 km/gg
- Spesso viaggia in gruppo
- Capacità di spesa medio alta

#### **Amante di MTB**

- Età 25-45 anni
- Predilige percorsi nella natura e/o adrenalinici (*downhill*, ecc.)
- Organizza in autonomia il viaggio (anche tramite web)
- Amante di sport, natura e avventura
- Predilige percorsi tecnici
- Percorre anche 100 km/gg

#### **Cicloturista itinerante**

- Viaggi su percorsi itineranti
- Cambia continuamente il luogo di pernottamento
- Viaggia con bici al seguito
- Può affidarsi a TO e AdV specializzate
- Può viaggiare da solo, in coppia o in gruppo

### 4.1.3 Identikit del cicloturista in base a diversi Paesi di provenienza

#### 4.1.3.1 Il cicloturista italiano<sup>49</sup>

Nonostante siano numerose in Italia le associazioni sportive e amatoriali che si interessano e dedicano le proprie attività alla bicicletta e al cicloturismo, la cultura delle due ruote è ancora poco sviluppata nel nostro Paese. Tuttavia, sono migliaia gli appassionati (sportivi e dilettanti) che utilizzano bici da corsa, MTB, che praticano *downhill* e che si avvicinano al mondo del cicloturismo per motivazioni differenti. A questi appassionati si aggiungono tutti coloro che decidono di utilizzare la bicicletta durante la propria vacanza per scoprire il territorio in un modo alternativo, in sella alle due ruote.

Come non sono molti i dati relativi al mercato del cicloturismo in Italia, lo sono ancor meno (per non dire nulli) gli studi quali-quantitativi specifici sul tema.

In generale, il cicloturista italiano predilige percorsi facili, in pianura, su itinerari che colleghino città d'arte, musei e altri siti di interesse turistico; la distanza percorsa giornalmente è di circa 50 chilometri; l'età media dei cicloturisti italiani è compresa tra i 30 ed i 40 anni; il viaggio viene effettuato sia in gruppo che singolarmente.

#### 4.1.3.2 Il cicloturista tedesco<sup>50</sup>

Gli 82 milioni di cittadini tedeschi possiedono oltre 69 milioni di biciclette. In Germania sono disponibili oltre 70 mila chilometri di piste ciclabili e circa 200 percorsi di livello nazionale. All'estero il cicloturista tedesco si reca prevalentemente sulla parte austriaca della ciclabile del Danubio; gli altri Paesi più amati sono Svizzera, Paesi Bassi e Italia.

Il cicloturista tedesco sopporta bene anche le strade sterrate e in salita; percorre in media da 50 a 70 chilometri al giorno (tab. 5). L'età media è compresa tra 50 e 60 anni per la *slow bike* e tra 20 e 40 anni per le MTB e le bici da corsa<sup>51</sup>.

Sul cicloturista tedesco tipo è possibile fornire ancora qualche ulteriore informazione<sup>52</sup>.

Per il tedesco la vacanza lunga ha una durata media di sette giorni, ma si deve considerare che il 30% dei tedeschi fa due vacanze in pe-

49 N. Salvatori, *Corso di Geografia Turistica. Le tendenze del turismo in Italia*, cit. unità 4, Sezione F); *Analisi dei prodotti turistici*, Osservatorio Nazionale del Turismo. Dicembre 2011 (disponibile al link <http://www.ontit.it/opencms/opencms/ont/it/documenti/02810>); <http://www.italia.it/it/idee-di-viaggio/turismo-itinerante/cicloturismo.html>.

50 ENIT, *Il mercato del cicloturismo in Europa*, 2015.

51 N. Salvatori, *Corso di Geografia Turistica. Le tendenze del turismo in Italia* (in particolare, l'Unità 4 nella Sezione F), cit.

52 Appunti dall'incontro *Esperienze ciclabili in Europa a confronto*, tenutosi a Casale Monferato il 22/09/2015; di cicloturismo tedesco ha parlato il dott. Herwig Reus, esperto di marketing del cicloturismo in Germania e consulente del consorzio Italy Bike Hotels.

riodi diversi dell'anno della durata media di cinque giorni ciascuna. Il cicloturista che pratica MTB si reca in Italia solo per vacanze della durata minima di almeno quattro giorni, con una permanenza che solitamente non supera i sette giorni.

Tabella 5. Il cicloturista tedesco: caratteristiche principali

PROFILO DEMOGRAFICO - SOCIALE		PREFERENZE DI VIAGGIO	
<b>Livello economico</b>	Medio-alto, il 44% con reddito da € 2.000 a 3.000 mensili	<b>Dove alloggia</b>	Appartamenti, campeggi, alberghi 1-2-3-4*, b&b, case degli amici nella natura
<b>Livello culturale</b>	Medio-alto	<b>Aree europee maggiormente visitate</b>	Austria, Svizzera, Italia, Olanda
<b>Composizione della famiglia</b>	48% coppie, 28% famiglie, 14% gruppi di amici, 9% singoli, 1% altro	<b>Aree italiane maggiormente visitate</b>	Trentino Alto Adige, Emilia Romagna, Toscana, Sardegna
<b>Fasce d'età</b>	Età media 45 anni		
LA SPESA (incluso alloggio)		CANALI DI INFORMAZIONE	
<b>Spesa media giornaliera</b>	€ 60-80 a persona	<b>Canali di informazione per il viaggio</b>	59% internet, 30% amici, 10% uffici turistici, 1% altro
COME SI MUOVONO		TEMPI	
<b>Mezzo di trasporto</b>	77% macchina, 7% treno, 6% roulotte, 10% altro	<b>Periodo preferito per viaggiare</b>	Primavera - autunno
		<b>Tempi di permanenza medi</b>	ca. una settimana

Fonte: ENIT, *Il mercato del cicloturismo in Europa* (2015)

Il cicloturista tedesco spesso rimane entro i confini nazionali e tra quelli che decidono di fare una vacanza all'estero il 92% si muove con la propria auto. Si rileva, inoltre, la crescente diffusione, in Germania, della bicicletta elettrica a pedalata assistita: nel solo 2013 ne sono state vendute più di 600 mila.

Il noleggio di una bicicletta in loco è diffuso soprattutto per gli over 60, mentre soprattutto i più giovani preferiscono spostarsi con la propria bicicletta o comunque con la bici al seguito.

Negli ultimi anni i dati relativi alla spesa giornaliera del cicloturista tedesco mostrano che questa si aggira intorno ai 100 euro (alloggio escluso); si tratta dunque di una clientela di fascia medio-alta, con possibilità di spesa e interessata ad acquistare prodotti tipici e del *made in Italy*.

Altra tendenza riscontrata negli ultimi anni (e lo si nota anche con riferimento al cicloturismo) è la ricerca di una sistemazione in strutture ricettive da tre o quattro stelle o comunque in grado di fornire elevati standard qualitativi (diversamente, per esempio, dai turisti olandesi che anche nel cicloturismo ricercano preferibilmente sistemazioni in campeggi o simili).

Il turista tedesco nella scelta delle proprie vacanze pone particolare attenzione al prezzo, alla qualità dei servizi, agli aspetti naturalistici e all'ospitalità; il cicloturista è interessato anche al tema del divertimento (deve poter essere una gioia l'andare in bicicletta) e predilige percorsi di tipo naturalistico o comunque di immersione nella natura.

Tra i servizi richiesti dal cicloturista tedesco si segnalano in particolare: percorsi ciclabili che colleghino diversi hotel (per poter organizzare un percorso di tipo itinerante); mappe (disponibili in forma cartacea e GPS) corredate da fotografie per agevolare l'individuazione della propria posizione e di ciò che c'è intorno; enogastronomia locale di qualità; *bike shop* in cui poter acquistare attrezzatura di buona qualità (e a prezzi competitivi o, meglio, ragionevoli per gli standard tedeschi); *bike hotel* in cui trovare i servizi necessari per un cicloturista che si muove con la propria bici al seguito (preferibilmente identificati da un marchio che non abbia valenza solo locale ma regionale o, meglio, nazionale); strade e sentieri sicuri e in buone condizioni di manutenzione; possibilità di muoversi sul territorio con la propria bici utilizzando i mezzi pubblici.

Ulteriori informazioni sul cicloturismo in Germania sono reperibili nell'introduzione del documento *Progetto Interregionale Cicloturismo*, più volte citato. Si tratta di dati che hanno origine da ADFC, l'Associazione tedesca degli amici della bicicletta: pur non essendo recentissimi, rendono comunque l'idea del fenomeno cicloturistico in Germania. In base alla fonte richiamata, nel 2006 il 44,7% dei vacanzieri tedeschi di età superiore ai 14 anni ha utilizzato la bicicletta in vacanza (si tratta di 21,72 milioni di persone); pedalare in vacanza per i tedeschi è un'attività sempre più di moda, tant'è che il 14,9% dei turisti usa la bicicletta da "spesso" a "molto spesso" (parliamo di 7,2 milioni di persone nel 2006); il 5,8% dei tedeschi pensava nel 2006 ad una generica vacanza in bicicletta; circa l'80% degli intervistati dalla ADFC ha speso oltre 500 euro per i viaggi in bicicletta effettuati nel 2005 e per il 51,3% si è trattato di una spesa superiore ai 1.000 euro (in media sono stati spesi 1.169 euro per un viaggio in bicicletta).

#### 4.1.3.3 Il cicloturista francese<sup>53</sup>

La Francia è uno tra i Paesi europei più adatti in cui praticare cicloturismo, e infatti si tratta di una tipologia di turismo già molto consistente nel Paese d'Oltralpe. L'utilizzo della bicicletta in Francia non è limitato all'ambito turistico ma è strettamente connesso alla quotidianità: circa 25 milioni di francesi (il 40% della popolazione) la utilizzano regolarmente e, con questo mezzo, vengono percorsi ogni anno 4,4 miliardi di chilometri; inoltre la bicicletta è la seconda attività sportiva praticata dai francesi in vacanza (tab. 6).

53 ENIT, *Il mercato del cicloturismo in Europa*, cit.



Tabella 6. Il cicloturista francese: caratteristiche principali

PROFILO DEMOGRAFICO - SOCIALE		PREFERENZE DI VIAGGIO	
<b>Livello economico</b>	Medio-alto	<b>Dove alloggia</b>	Camping, villaggi vacanze e residenze turistiche, b&b, Alberghi 2-3*
<b>Livello culturale</b>	Medio		
<b>Composizione della famiglia</b>	Famiglie, giovani	<b>Aree europee maggiormente visitate</b>	Spagna, Italia, Svizzera
<b>Fasce d'età</b>	35-55	<b>Aree italiane maggiormente visitate</b>	Venezia, Toscana, Sardegna, Trentino Alto Adige
LA SPESA (incluso alloggio)		CANALI DI INFORMAZIONE	
<b>Spesa media giornaliera</b>	€ 90-120 a persona	<b>Canali di informazione per il viaggio</b>	Associazioni, Federazione del Ciclo ( <a href="http://www.ffct.org">www.ffct.org</a> ), internet, tour operator
COME SI MUOVONO		TEMPI	
<b>Mezzo di trasporto</b>	La formula più utilizzata è il treno + bicicletta	<b>Periodo preferito per viaggiare</b>	Da aprile a novembre, il 45% dei soggiorni è concentrato tra luglio ed agosto
		<b>Tempi di permanenza medi</b>	6-8 giorni

Fonte: ENIT, *Il mercato del cicloturismo in Europa* (2015)

#### 4.1.3.4 Il cicloturista svizzero<sup>54</sup>

In Svizzera la bicicletta è utilizzata come mezzo di trasporto più che in ogni altro Paese europeo. A dimostrazione di una così vasta "cultura della bicicletta", in questo Paese si contano oltre 40 associazioni regionali attive a livello locale e riunite tra loro. I diversi operatori coinvolti agiscono in stretta collaborazione per fornire al cicloturista informazioni aggiornate, in diverse lingue, sui percorsi e sulle diverse tipologie di offerta (attrazioni turistiche, eventi, specialità culinarie, possibilità di alloggio, ecc.).

In Svizzera il cicloturismo è strettamente connesso alla natura, che rappresenta una realtà quantitativamente rilevante e non solo una nicchia di mercato: il 30-40% della popolazione infatti si definisce amante della natura e il 41% delle attività sportive praticate nel Paese prevede l'uso della bicicletta (tab. 7).

<sup>54</sup> ENIT, *Il mercato del cicloturismo in Europa*, cit.

Tabella 7. Il cicloturista svizzero: caratteristiche principali

PROFILO DEMOGRAFICO - SOCIALE		PREFERENZE DI VIAGGIO	
Livello economico	Medio-alto	Dove alloggia	Hotel 3-4*, agriturismi, alloggi particolari
Livello culturale	Medio-alto	Aree europee maggiormente visitate	Italia, Francia, Austria, Germania, Spagna
Composizione della famiglia	Coppia, single	Aree italiane maggiormente visitate	Toscana, Piemonte, Sicilia, Friuli Venezia Giulia, Trentino Alto Adige
Fasce d'età	40-65		
LA SPESA (incluso alloggio)		CANALI DI INFORMAZIONE	
Spesa media giornaliera	60-100 CHF a persona	Canali di informazione per il viaggio	Internet, 'passaparola'
COME SI MUOVONO		TEMPI	
Mezzo di trasporto	Pullman, auto privata, aereo	Periodo preferito per viaggiare	Primavera-autunno
		Tempi di permanenza medi	1 settimana

Fonte: ENIT, *Il mercato del cicloturismo in Europa* (2015)

#### 4.1.3.5 Il cicloturista austriaco<sup>55</sup>

Il cicloturista austriaco (le cui caratteristiche non si discostano di molto da quelle del cicloturista tedesco) utilizza abitualmente la bicicletta.

Il cicloturista austriaco non ha problemi a pedalare su strade sterrate e in salita e percorre in media dai 50 ai 70 chilometri al giorno.

La sua età media è solitamente compresa tra 50 e 60 anni per la *slow bike* e tra 20 e 40 anni per le MTB e le bici da corsa.

#### 4.1.3.6 Il cicloturista olandese<sup>56</sup>

I Paesi Bassi, con il Belgio, sono notoriamente conosciuti come il "paese delle biciclette". Favorita anche da un territorio prevalentemente pianeggiante, la rete ciclabile olandese è estesa al punto da consentire il raggiungimento di qualsiasi località con la bicicletta. Inoltre le piste ciclabili sono contrassegnate da un'apposita segnaletica molto efficace.

La rete ciclabile di livello nazionale è composta da sette itinerari per un'estensione di oltre 2.000 chilometri, tutti mappati e dotati di segnaletica. A essi si aggiungano oltre 4.000 chilometri di percorsi di livello locale, per un totale di oltre 6.000 chilometri di strade riservate esclusivamente ai ciclisti).

<sup>55</sup> N. Salvatori, *Corso di Geografia Turistica. Le tendenze del turismo in Italia*, Unità 4, Sezione F, cit.

<sup>56</sup> ENIT, *Il mercato del cicloturismo in Europa*, cit.

Oltre l'85% degli olandesi possiede una o più biciclette per un totale di quasi 20 milioni: questo mezzo di trasporto, oltre a essere utilizzato per turismo, spesso sul territorio nazionale, è largamente impiegato anche nella vita di tutti i giorni per raggiungere il posto di lavoro, la scuola o per brevi passeggiate.

Il cicloturista olandese sopporta bene anche le strade sterrate e in salita e percorre in media da 50 a 70 chilometri al giorno. Una precisazione in merito all'età media: è compresa tra 50 e 60 anni per la *slow bike*, tra 20 e 40 anni per le MTB e le bici da corsa<sup>57</sup> (tab. 8).

Tabella 8. Il cicloturista olandese: caratteristiche principali

PROFILO DEMOGRAFICO - SOCIALE		PREFERENZE DI VIAGGIO	
<b>Livello economico</b>	Medio-alto	<b>Dove alloggia</b>	Campeggio, b&b, alberghi 2-3*, agriturismo
<b>Livello culturale</b>	Medio-alto	<b>Aree europee maggiormente visitate</b>	Germania, Austria, Francia, Svizzera
<b>Composizione della famiglia</b>	Coppie, single, <i>best agers</i> (55+)	<b>Aree italiane maggiormente visitate</b>	Trentino Alto Adige, Veneto, Toscana, Lago di Garda (natura, laghi, cultura)
<b>Fasce d'età</b>	30-60		
LA SPESA (incluso alloggio)		CANALI DI INFORMAZIONE	
<b>Spesa media giornaliera</b>	€ 60-75 a persona di cui 40% per l'alloggio, 30% per vitto e 30% per altro	<b>Canali di informazione per il viaggio</b>	Internet, enti turistici, tour operator specializzati
COME SI MUOVONO		TEMPI	
<b>Mezzo di trasporto</b>	Treno, aereo	<b>Periodo preferito per viaggiare</b>	Aprile-settembre
		<b>Tempi di permanenza medi</b>	5-7 settimane

Fonte: ENIT, *Il mercato del cicloturismo in Europa* (2015)

#### 4.1.3.7 Il cicloturista inglese<sup>58</sup>

Nel Regno Unito, il cicloturismo sta conoscendo una significativa espansione, correlata al crescente interesse verso la sostenibilità ambientale, la salute e il benessere personale (tab. 9).

Le tre tipologie di cicloturismo più diffuse in questo Paese sono:

- la *cycling holiday*, in cui la motivazione principale del viaggio è lo spostamento in bici; è praticata sia nel Paese d'origine sia all'estero;
- l'*holiday cycling*, per la quale l'uso della bicicletta rappresenta una delle possibili attività di svago praticate nel luogo di destinazione della vacanza e non come mezzo di spostamento per raggiungerlo;

<sup>57</sup> N. Salvatori, *Corso di Geografia Turistica. Le tendenze del turismo in Italia*, Unità 4, Sezione F, cit.

<sup>58</sup> ENIT, *Il mercato del cicloturismo in Europa*, cit.

- il *cycling day visit*, che consiste in passeggiate in bicicletta di breve durata (non superiore all'intera giornata), con partenza dal proprio luogo di residenza verso una specifica destinazione.

Tabella 9. Il cicloturista inglese: caratteristiche principali

PROFILO DEMOGRAFICO - SOCIALE		PREFERENZE DI VIAGGIO	
Livello economico	Alto	Dove alloggia	Hotel 1-2-3*, b&b, agriturismo, ostelli, campeggi
Livello culturale	Medio-alto, amanti della vacanza attiva	Aree europee maggiormente visitate	Francia, Spagna, Italia, Olanda, Danimarca, Germania
Composizione della famiglia	Famiglie con bambini, coppie senza figli, single	Aree italiane maggiormente visitate	Aree costiere (adriatica e tirrena); parchi e riserve naturali
Fasce d'età	30-65		
LA SPESA (incluso alloggio)		CANALI DI INFORMAZIONE	
Spesa media giornaliera	80-100 sterline a persona	Canali di informazione per il viaggio	Agenzie e operatori specializzati, Internet
COME SI MUOVONO		TEMPI	
Mezzo di trasporto	Treno, traghetto	Periodo preferito per viaggiare	Aprile-settembre
		Tempi di permanenza medi	2-5 notti

Fonte: ENIT, *Il mercato del cicloturismo in Europa* (2015)

#### 4.1.3.8 Il cicloturista americano<sup>59</sup>

Mediamente, il cicloturista americano possiede una capacità di spesa medio-alta.

Coloro che provengono dagli Stati Uniti preferiscono la bici da corsa e la MTB e percorrono in media meno di 100 chilometri al giorno.

In vacanza il cicloturista americano ricerca lo sport e il contatto con la natura; in misura inferiore dimostra interesse verso la cultura.

<sup>59</sup> N. Salvatori, *Corso di Geografia Turistica. Le tendenze del turismo in Italia*, Unità 4, Sezione F, cit.

In sintesi:

#### IDENTIKIT DEL CICLOTURISTA DI ALCUNI PAESI TARGET

ITALIA	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Scarsa cultura della bicicletta</li> <li>• Percorsi facili, che uniscano arte e cultura</li> <li>• Età media 30-40 anni</li> </ul>
GERMANIA	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Età media: 20-40 anni (MTB e corsa); 55 anni (<i>slow</i>)</li> <li>• Coppie, famiglie, gruppi di amici</li> <li>• Prediligono appartamenti e campeggi</li> <li>• Capacità di spesa medio-alta</li> <li>• Periodo di viaggio: primavera-autunno</li> <li>• Viaggi <i>leisure</i> e sportivi (se offerta adeguata)</li> </ul>
SVIZZERA	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Età media: 40-65 anni</li> <li>• Coppie, single</li> <li>• Prediligono hotel e agriturismi</li> <li>• Reddito medio-alto</li> <li>• Periodo di viaggio: primavera-autunno</li> <li>• Viaggi alla scoperta della natura</li> </ul>
BeNeLux	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Età media: 30-60 anni</li> <li>• Coppie e single</li> <li>• Prediligono campeggi e B&amp;B</li> <li>• Reddito medio-alto</li> <li>• Periodo di viaggio: aprile-settembre</li> <li>• Motivazioni: natura, laghi, cultura</li> </ul>
USA	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Reddito medio alto</li> <li>• Motivazioni: sport e natura</li> <li>• Turismo organizzato</li> </ul>

## 4.2 Offerta per cicloturisti: linee guida

### 4.2.1 I percorsi cicloturistici e la segnaletica

#### 4.2.1.1 Le strade per il cicloturista<sup>60</sup>

Dal momento che spesso si sente parlare di ciclovia, pista ciclabile, percorso ciclabile e termini analoghi, si ritiene utile in questa sede fare un minimo di chiarezza in merito alle diverse tipologie di strade utilizzabili per dar vita a un itinerario cicloturistico.

Il termine ciclovia (o itinerario ciclabile) può essere utilizzato per indicare un percorso nel quale siano stati adottati dei provvedimenti e/o siano state realizzate delle infrastrutture che rendono la percorrenza al ciclista più agevole anche se non totalmente sicura; il termine assume così il significato di percorso adatto al ciclista. Lo stesso Codice della strada definisce come itinerario ciclopeditone una strada locale, urbana, extraurbana o vicinale, destinata prevalentemente alla percorrenza pedonale e ciclabile e caratterizzata da una sicurezza intrinseca a tutela dell'utenza debole della strada.

<sup>60</sup> Passigato M. et al. (2008) *Reti Ciclabili in area mediterranea. Vademecum della ciclabilità*, Soggetto attuatore FIAB.

Un buon sistema di ciclovie, urbane o extraurbane, è composto da diversi segmenti di percorso fra loro connessi, che devono essere:

- descritti e segnalati in modo chiaro e preciso;
- costruiti o messi in sicurezza;
- percorribili dal ciclista in base alla normativa vigente.

A livello generale, gli itinerari ciclabili posti all'interno del centro abitato o di collegamento tra centri vicini possono comprendere le seguenti tipologie (riportate in ordine decrescente in termini di sicurezza per l'utenza ciclistica):

- piste ciclabili<sup>61</sup> in sede propria<sup>62</sup>, soluzione proposta nei casi in cui sia necessario affiancare la pista ciclabile a strade di viabilità principale caratterizzate da un elevato livello di traffico e una elevata velocità dei mezzi a motore (come, per esempio, le strade statali);
- piste ciclabili su corsia riservata<sup>63</sup>, soluzione proposta nei casi in cui la pista ciclabile sia da affiancare a strade urbane ed extraurbane caratterizzate da una viabilità minore, con percorrenza a basse velocità (come, per esempio, le strade provinciali);
- percorsi promiscui pedonali e ciclabili, adatti alle strade campestri già oggi riservate al traffico dei soli frontisti;
- percorsi promiscui ciclabili e veicolari, soluzione ideale per le strade minori percorse a basse velocità e con uno scarso livello di traffico.

Volendo scendere maggiormente nel dettaglio, sulla base dei parametri di traffico e sicurezza si possono definire alcune categorie di segmenti stradali rilevanti per il ciclista<sup>64</sup>:

- pista ciclabile e/o ciclopedonale, come da Codice della strada (CdS);
- corsia ciclabile e/o ciclopedonale, come da CdS;
- pista/strada ciclabile in sede propria lontano dalle strade a traffico motorizzato;
- sentiero ciclabile e/o percorso natura: sentiero o itinerario in parchi e zone protette, bordi fiume o ambiti rurali, anche senza particolari standard costruttivi dove le biciclette sono ammesse;
- strade senza traffico: strade con percorrenze motorizzate inferiori a 50 veicoli al giorno;

61 Parte longitudinale della strada opportunamente delimitata, riservata alla circolazione dei velocipedi.

62 A unico o doppio senso di marcia, qualora la sua sede sia fisicamente separata da quella relativa ai veicoli a motore e ai pedoni, attraverso idonei spartitraffico longitudinali fisicamente invalicabili.

63 Ricavata dalla carreggiata stradale (a unico senso di marcia, concorde a quello della contigua corsia destinata ai veicoli a motore e ubicata di norma a destra rispetto a quest'ultima corsia, qualora l'elemento di separazione sia costituito essenzialmente da striscia di delimitazione longitudinale o da delimitatori di corsia) oppure ricavata dal marciapiede (a unico o doppio senso di marcia, qualora l'ampiezza ne consenta la realizzazione senza pregiudizio per la circolazione dei pedoni e sia ubicata sul lato adiacente alla carreggiata stradale).

64 Passigato M. et al. (2008) *Reti Ciclabili in area mediterranea. Vademecum della ciclabilità*, Soggetto attuatore FIAB, cit.

- strade a basso traffico: strade con una percorrenza motorizzata giornaliera inferiore a 500 veicoli al giorno, senza punte superiori a 50 veicoli all'ora;
- strada ciclabile o ciclostrada (o strada 30): strada extraurbana con sezione della carreggiata non inferiore a 3 metri dedicata a veicoli non a motore, salvo autorizzati (frontisti, agricoltori), e comunque sottoposta al limite di 30 km/h.

Nei contesti urbani le voci 5 e 6 sono di fatto sostituite da<sup>65</sup>:

- area pedonale (art. 3 CdS punto 2);
- zona a traffico limitato (art. 3 CdS punto 54);
- zona residenziale (art. 3 CdS punto 58);
- zona a velocità limitata per 30 km all'ora o inferiori (art. 135 Regolamento).

La successione dei punti sopra citati può essere raggruppata e riproposta come segue<sup>66</sup>:

- ciclovia con grado di protezione massimo (ovvero percorso protetto propriamente detto): percorso costituito almeno per il 90% da pista ciclabile, corsia ciclabile, pista ciclabile lontano da strade a traffico motorizzato o sentiero ciclabile (come precedentemente definiti);
- ciclovia con grado di protezione medio: percorso costituito almeno per il 50% dalle tipologie di strade del punto "a" e il restante 50% da strade senza o a basso traffico;
- ciclovia con grado di protezione minimo: percorso costituito dalle tipologie di strade precedentemente richiamate, con un 5% tollerato di strade comprese tra i 500 e i 3.000 veicoli al giorno.

Un rapido focus meritano i percorsi promiscui ciclabili e veicolari<sup>67</sup>, cioè i percorsi ciclabili su carreggiata stradale in promiscuo con veicoli a motore. Infatti, sebbene rappresentino la tipologia di itinerari a maggiore rischio per l'utenza ciclistica, sono di fondamentale importanza in ambito urbano ed extraurbano per dare continuità alla rete ciclabile. Per questo motivo devono essere messi in sicurezza, con l'introduzione di elementi di moderazione del traffico sulle strade in cui vengono previsti. Finché non saranno messi in atto sistematici interventi di infrastrutturazione ciclabile, si dovrà prevedere che ancora per molto tempo le ciclovie nazionali e locali saranno situate su strade aperte al traffico. Di conseguenza sarà necessario apporre adeguati segnali che indichino la condizione di strada ad alta frequentazione ciclistica. Al momento, però, la nostra normativa non prevede questo tipo di segnaletica e si deve pertanto ricorrere a soluzioni sperimentali, compatibili con il Codice della strada.

65 Passigato M. et al. (2008) *Reti Ciclabili in area mediterranea. Vademecum della ciclabilità*, Soggetto attuatore FIAB, cit.

66 Ivi.

67 Ivi.

#### 4.2.1.2 Individuare l'itinerario di un percorso ciclabile

Quando si deve individuare un itinerario ciclabile, le linee guida<sup>68</sup> e i criteri principali, validi sia a livello nazionale che locale, sono i seguenti:

- sicurezza: un itinerario che minimizzi i pericoli per i ciclisti, i pedoni e gli altri utenti e dia loro una sensazione di sicurezza;
- coerenza: un itinerario continuo con un proprio e identificabile carattere locale o nazionale (in questo secondo caso integrato con strade e percorsi ciclistici locali);
- linearità: un itinerario che eviti inutili tortuosità, sebbene possa deviare per consentire la visita di paesaggi caratteristici o siti d'interesse (questo vale indipendentemente dal fatto che si tratti di un percorso in linea, ad anello o a margherita);
- attrattività: un itinerario che integri e arricchisca l'ambiente in cui è collocato in modo tale che sia attraente percorrerlo in bicicletta;
- comfort: un itinerario che permetta un flusso agevole di traffico ciclistico e sia facilmente utilizzabile.

Sempre a livello generico, in fase di identificazione di un itinerario cicloturistico i criteri da seguire dovrebbero essere i seguenti:

- collegare i luoghi più importanti per numero di abitanti e/o attrazione turistica. In particolare, per gli itinerari di carattere locale si dovrà studiare e verificare la fattibilità di un percorso che colleghi le diverse attrazioni turistiche, siano esse di carattere culturale, storico, paesaggistico, naturale, enogastronomico, ecc.;
- utilizzare corridoi naturali ovvero risorse territoriali come fiumi o canali;
- utilizzare altri tipi di risorse lineari come ferrovie e strade dismesse, vie di transumanza, ecc.;
- tenere presenti riferimenti storici come vie romane o vie di pellegrinaggio.

Scendendo maggiormente nel dettaglio, al fine di individuare un percorso che possa essere alla portata del maggior numero di ciclisti possibile, evitando quindi passaggi tecnici o salite impossibili, eventualmente segnalabili solo a chi è tecnicamente preparato ad affrontarli, risultano molto utili le informazioni<sup>69</sup> fornite da FIAB Onlus<sup>70</sup>, la Federazione Italiana Amici della Bicicletta.

La prima operazione consigliata è quella di individuare un percorso ipotetico su mappe a piccola scala (per esempio da 1:1.000.000 a 1:500.000), avendo cura di identificare un punto di partenza e di arrivo nonché i diversi punti intermedi. Prendendo come punto di riferimento

68 Passigato M. et al. (2008) *Reti Ciclabili in area mediterranea. Vademecum della ciclabilità*, Soggetto attuatore FIAB, cit.

69 Regione Toscana (2008) *Progetto Interregionale Cicloturismo. Verso un modello di coordinamento nazionale. Fase 2. Creazione di un modello di riferimento: armonizzazione, promozione e comunicazione*.

70 <http://www.fiab-onlus.it/bici/>.



la distanza stradale più breve tra la partenza e l'arrivo, il percorso ciclo-turistico dovrebbe avere una lunghezza pari o comunque non superiore al 20% della distanza stradale.

Fatto salvo questo principio, le regole che vengono consigliate per la scelta delle strade sono le seguenti:

- individuare e indicare le possibili varianti locali, offrendo così al cicloturista la scelta fra percorsi con differenti fondi stradali e livelli di difficoltà: il collegamento tra il punto di partenza e di arrivo può essere per esempio realizzato attraverso un itinerario facile su strada, uno sterrato per MTB e uno difficile per i ciclisti più esperti; gli stessi tratti per MTB, da segnalare laddove presenti, dovrebbero essere diversificati per i diversi livelli di capacità ed esperienza dei cicloturisti, facendo comunque ricorso a strade con buoni livelli di sicurezza (strade forestali, strade Enel, ecc.) e non espressamente vietate alla circolazione ciclistica (come potrebbe avvenire in un parco in cui la circolazione deve sottostare a una determinata regolamentazione);
- scegliere strade interessanti da un punto di vista paesaggistico, come argini di fiumi e canali, tratti alberati, fondi in buone condizioni, ombreggiati, ecc.;
- segnalare la presenza dei servizi indispensabili per il ciclista in viaggio: punti ristoro e strutture ristorative, punti di assistenza ciclistica, strutture ricettive preferibilmente *bike friendly* e a una distanza dal percorso non superiore ai 5 chilometri e distanti tra loro non più di 40-50 chilometri (così da poter essere raggiunte in una giornata anche da cicloturisti meno esperti), i siti di interesse turistico, culturale e naturalistico, anche esterni al percorso originale, purché non comportino deviazioni superiori a 15-20 chilometri;
- segnalare i punti in cui è necessario attraversare città e centri abitati, indicando le strade migliori da percorrere in bici; laddove possibile, risulta preferibile aggirare i centri abitati senza attraversarli direttamente;
- segnalare, se ritenuto opportuno, i percorsi limitrofi a quello esistente su cui si sta lavorando e che implementeranno l'offerta nel breve termine, quali per esempio deviazioni, percorsi alternativi, ecc.;
- nel caso in cui non sia possibile prevedere delle strade alternative, indicare i passaggi pericolosi, complicati o difficili per il ciclista, come per esempio attraversamenti pericolosi, sottopassi, sovrappassi, gradini, ecc.;
- dare priorità alle piste ciclabili in sede propria (dove disponibili) e verificare in ogni caso la possibilità di utilizzare risorse ciclabili quali argini dei fiumi, ferrovie dismesse, strade forestali, strade Enel, strade militari, strade consortili agricole, strade minerarie, ecc.;
- le strade utilizzate nell'individuazione e realizzazione del percorso devono essere pubbliche o, comunque, a uso pubblico; in caso contrario, è necessario ottenere dal proprietario un permesso di passaggio da trasformarsi in servitù o concessione in favore dell'autorità pubblica, nel caso in cui il percorso individuato diventi ufficiale;

- il fondo stradale non deve essere necessariamente asfaltato; tuttavia, è necessario che vengano rispettate due caratteristiche fondamentali, ovvero la possibilità di percorrere le strade individuate anche in condizioni di tempo atmosferico non ottimale (esclusa la neve) e la presenza di una pavimentazione utilizzabile con copertoni da strada al minimo di sezione di 28 mm (circa 1 pollice);
- privilegiare la qualità cicloescursionistica dell'itinerario, dando priorità a strade poco trafficate (meno di 500 veicoli al giorno), tenendo però conto del chilometraggio che deve restare comunque contenuto in modo da non fare perdere il senso dell'itinerario al turista.

In fase di individuazione del percorso ciclabile<sup>71</sup>, tenendo presente i criteri e linee guida indicate, è importante cercare (per quanto possibile) un percorso che possa essere fruito dal cicloturista nel breve termine, ovvero che richieda un limitato numero di interventi per la messa in sicurezza; in altre parole, senza dimenticare il tema della sicurezza, sarebbe opportuno selezionare le migliori strade percorribili nell'immediato o comunque in breve tempo.

Le finalità che si intende raggiungere, grazie all'individuazione di un itinerario che sia fruibile nell'immediato, sono:

- la riduzione dei tempi tra il momento dell'individuazione del percorso e la sua promozione e utilizzo da parte dei cicloturisti;
- la realizzazione, promozione e commercializzazione di cartine relative al percorso stesso.

Per gli itinerari così individuati e fruibili nel breve termine potranno comunque essere previsti, per alcune parti dell'itinerario stesso, un percorso attuale (quello immediatamente fruibile) e un percorso futuro (fruibile una volta che saranno terminati i lavori infrastrutturali).

In altre parole, per poter organizzare e promuovere una destinazione in cui è possibile praticare cicloturismo non è indispensabile disporre esclusivamente di piste ciclabili; nonostante queste rappresentino il punto di forza di molte destinazioni europee, come visto, un percorso di interesse cicloturistico deve tenere in considerazione i fattori di sicurezza, comfort, segnaletica, contatto con la natura e varietà del percorso. Per potersi proporre come destinazione cicloturistica è sufficiente – almeno in attesa della realizzazione di piste ciclabili in senso stretto – disporre di percorsi su strade ordinarie a basso traffico e con fondo non necessariamente asfaltato, ma pedalabile alternato a tratti di piste ciclabili in sede propria.

In aggiunta alle considerazioni finora riportate, è bene tenere presente che un percorso ciclabile non è limitato alla presenza di una serie di strade fruibili in sella a una bicicletta. Entrano infatti in gioco anche tutta una serie di elementi non infrastrutturali che incidono sulla qualità dell'itinerario stesso, quali:

71 Passigato M. et al. (2008) *Reti Ciclabili in area mediterranea*, cit.

- la descrizione del percorso, la presenza di un nome di un ente responsabile del suo mantenimento e della sua promozione, ecc.; in altre parole l'itinerario deve avere una sua identità più profonda rispetto a una successione di strade;
- le caratteristiche tecniche dell'itinerario (fondo stradale, pendenze moderate, sicurezza, ecc.) che lo rendono percorribile per il maggior numero di mesi possibile durante l'anno, anche da persone con una preparazione fisica normale e con normali biciclette da turismo;
- la segnaletica relativa all'itinerario, ovvero la presenza lungo il percorso di specifiche indicazioni utili al turista per mantenersi sull'itinerario stesso;
- la rappresentazione del percorso su una mappa di qualità con scale comprese tra 1:50.000 e 1:100.000;
- la presenza di attrazioni turistiche (culturali, naturalistiche, paesaggistiche, ecc.) lungo l'itinerario;
- un grado di protezione tale da non far correre rischi al cicloturista;
- la presenza e la segnalazione di servizi *bike friendly* lungo l'itinerario, come per esempio strutture ricettive e ristorative, intermodalità, ecc.

I percorsi che vengono promossi nei confronti dei cicloturisti in Italia raramente presentano tutte le caratteristiche richiamate; spesso, infatti, si tratta di percorsi non del tutto sicuri per i cicloturisti, fruibili con difficoltà e con una scarsa presenza di servizi *ad hoc*. Indispensabili al fine di poter promuovere il cicloturismo nella propria destinazione risultano i temi della sicurezza e della segnaletica; altre fonti di attrazione quali il paesaggio, l'ombreggiatura, l'enogastronomia e i prodotti tipici, i siti di interesse storico-artistico, i servizi *bike friendly*, ecc. incrementano il valore del percorso che viene promosso, la sua identità e la sua attrattività nei confronti dei turisti. Sono tutti elementi che dovrebbero essere presi in considerazione nel momento in cui si pianifica e si promuove una ciclovie propriamente detta.

#### 4.2.1.3 La segnaletica<sup>72</sup>

In Italia il tema della segnaletica si è tradotto in una serie di iniziative che, per quanto interessanti, spesso hanno una limitata portata territoriale, con la conseguenza di trovare simboli, colori e legende differenti da zona a zona, a tutto svantaggio dei cicloturisti.

Le linee guida elaborate su questo tema indicano la necessità di posizionare nei punti principali dei cartelli che riportano una freccia con la direzione da seguire accompagnata da un segno di riconoscimento dell'itinerario o il suo logo, il simbolo della bicicletta e la distanza in chilometri delle prossime tappe.

72 Regione Toscana (2008) *Progetto Interregionale Cicloturismo*, cit.

Negli snodi secondari, invece, è sufficiente posizionare una segnaletica che riporti la direzione da seguire e il simbolo della bicicletta.

Passaggi particolarmente complessi, biforcazioni impreviste e altri elementi di questo tipo devono necessariamente essere segnalati in anticipo mediante il posizionamento di una segnaletica di preavviso (fig. 10).

Figura 10. Segnaletica per i punti principali (a sinistra) e per i punti secondari (a destra)



Fonte: [http://www.fiab-areatecnica.it/attachments/article/2/01\\_PEDRONI.pdf](http://www.fiab-areatecnica.it/attachments/article/2/01_PEDRONI.pdf)

Lungo il percorso, ogni 8-10 chilometri dovrebbe essere posizionato un punto di informazione, sotto forma – per esempio – di un pannello illustrativo in cui il cicloturista possa trovare tutte le notizie utili: immagini, punto in cui ci si trova lungo l'itinerario, simbolo del percorso, aspetti turistici del luogo che si sta attraversando (informazioni storiche, culturali, naturalistiche, paesaggistiche, enogastronomiche, ecc.). Per favorire la durata e la qualità dei pannelli informativi sarebbe utile utilizzare quelli in legno trattato, con un rivestimento in plexiglas e una tettoia come protezione. La segnaletica dovrà indicare anche il tipo di bicicletta a cui il percorso si adatta (fig. 11).

Figura 11. Esempio di pannello illustrativo



Fonte: <http://www.archiexpo.it/prod/microarchitettura/product-66163-1090571.html>

Dal momento che le tempistiche per il posizionamento della segnaletica potrebbero non essere immediate, specie in caso di problemi con gli enti locali interessati dal percorso, FIAB suggerisce di utilizzare, in attesa della segnaletica ufficiale e per un periodo di tempo che sia comunque il più breve possibile, pennello e vernice come avviene per i sentieri in montagna, indicando la direzione su pali, alberi, retro di cartelli stradali, ecc.

#### 4.2.1.4 Il livello di difficoltà di un percorso cicloturistico: traffico, dislivello, fondo stradale<sup>73</sup>

Il grado di difficoltà di un percorso cicloturistico deve essere preso in considerazione in funzione della categoria di cicloturismo a cui si fa riferimento, del tipo di bicicletta utilizzata e del tipo di percorso stesso. Un giudizio sulla difficoltà del percorso dovrebbe sempre accompagnare una buona descrizione e una mappa. Distanza e dislivelli aiutano a giudicare, ma non sono sufficienti a valutare effettivamente un percorso. In particolar modo nelle escursioni con la *slow bike*, utilizzata prevalentemente da cicloturisti non esperti, un errore di valutazione o di comunicazione in merito al livello di difficoltà può rovinare l'esperienza e la vacanza al cicloturista stesso.

L'unica via per tracciare i percorsi e indicarne la difficoltà è rappresentata dallo studio e dalla percorrenza fisica degli stessi da parte di persone appassionate di bicicletta, che possano darne un giudizio il più attendibile possibile. Ovviamente, è impensabile poter decidere a tavolino quale strada percorrere e prevederne il livello di difficoltà: per questo, coloro che, di persona o tramite il proprio sito web, propongono o consigliano itinerari cicloturistici devono fare molta attenzione a non sottovalutare (o sopravvalutare) il livello di difficoltà che viene comunicato al turista, poiché in entrambi i casi si otterrà solo l'insoddisfazione di quest'ultimo.

Il livello di difficoltà di un percorso non può essere genericamente riassunto in facile, medio o difficile. Il cicloturista ha bisogno, prima di partire, di avere informazioni dettagliate e complete con riferimento al livello di traffico, ai dislivelli e al tipo di terreno: tali indicazioni devono essere riportate con riferimento a ciascun percorso descritto, su ogni cartina stampata, sul web, su GPS.

Per condizioni del traffico ci si riferisce alla circolazione di veicoli sulle strade in cui si sviluppa il percorso cicloturistico; nei percorsi per *slow bike*, in particolare, il problema della circolazione dei veicoli è difficilmente eliminabile, a meno di poter utilizzare come alternative delle strade secondarie o con fondo sterrato in ottime condizioni distanti dalla via principale, in cui il numero di autoveicoli in circolazione sia ridotto; anche nei percorsi per bici da corsa il problema esiste e lo si può ridurre utilizzando strade secondarie, anche se presentano pendenze elevate.

<sup>73</sup> Regione Toscana (2008) *Progetto Interregionale Cicloturismo*, cit.; Passigato M. et al. (2008) *Reti Ciclabili in area mediterranea*, cit.

I dislivelli sono le salite e le discese che si incontrano lungo il percorso e che incidono in modo consistente sul grado di difficoltà dell'itinerario stesso; da evitare nei percorsi per *slow bike*, specialmente se non si adottano biciclette del tipo *e-bike*, risultano invece elemento di attrazione per coloro che utilizzano bici da corsa e MTB, a patto che siano allenati fisicamente per percorrere tali strade senza assistenza a motore. In alcune discipline ad alto tasso adrenalinico, come per esempio il *downhill*, i dislivelli rappresentano un elemento indispensabile, senza il quale non è possibile creare nessun tipo di offerta per questo target.

Anche il tipo di terreno (il fondo stradale) incide sul livello di difficoltà di un percorso; lo sterrato è tendenzialmente il fondo da preferire per i percorsi in MTB, mentre deve essere evitato per le *slow bike*, a meno che non si tratti di uno sterrato in perfette condizioni (che risulta però difficile da trovare e mantenere) e per le bici da corsa.

In particolare, le pavimentazioni sono da progettare in relazione alla tipologia dei ciclisti che si vuole attrarre, alla sezione dei copertoni e alla disponibilità a eseguire manutenzioni.

L'asfalto a grana fine è solitamente la soluzione ideale per la pavimentazione delle piste ciclabili: è flessibile e consente un'ottima scorrevolezza con tutti i tipi di bicicletta; si asciuga in brevissimo tempo e non si formano pozzanghere, per cui lo si può percorrere con facilità anche subito dopo una pioggia intensa; l'eventuale transito di mezzi pesanti, come macchine agricole con rimorchi o mezzi per la manutenzione dei fondi attigui, non comporta danni; lo sradicamento di erbe infestanti risulta garantito.

Un livello di efficienza simile è garantito dalla pavimentazione in getto di cemento, che però è rigida ed esige la presenza di giunti di dilatazione che ne interrompono la continuità, con un aumento del rischio di invasione di piante infestanti.

Il transito con la bici o con i pattini sui giunti risulta disagiata e la scorrevolezza della superficie dipende dalle lavorazioni e dalle modalità di finitura che, se non sono accurate e di qualità, possono presentare nel tempo vistosi e scomodi fenomeni di degrado.

Le pavimentazioni in terra naturale, battuta o lavorata con altre modalità<sup>74</sup> possono avere un miglior aspetto visivo, ma i risultati in termini di prestazioni sono decisamente peggiori dal punto di vista della scorrevolezza della bicicletta, della manutenzione per buche, pozzanghere, transito di mezzi agricoli pesanti, crescita delle erbe naturali, percorribilità dopo e durante un periodo di pioggia.

74 A più strati tipo macadam o calcestre lombardo, il semplice stabilizzato con componenti leganti a base argillose, la terra naturale locale stabilizzata con resine aggiuntive tipo Glorit o Levocel o misti cementati.

#### 4.2.1.5 I costi di un percorso ciclabile in ambito urbano ed extraurbano<sup>75</sup>

È difficile indicare dei costi standard per la realizzazione di percorsi ciclabili: il prezzo a base d'asta dipende dalle lavorazioni richieste, che devono essere individuate e quantificate. Il costo dell'intero progetto, pertanto, sarà dato dalla somma tra l'importo a base d'asta e quello a disposizione dell'amministrazione (all'incirca il 30-50% dell'importo a base d'asta), che ricomprende imprevisti, spese tecniche, IVA, eventuali espropri e altri voci specifiche del progetto.

In merito alla realizzazione di percorsi ciclabili in ambito urbano, riferendosi all'esperienza, i costi a base d'asta possono variare dai 100.000 euro/km per una situazione di interventi di segnaletica ai 300-500.000 euro/km per una situazione di intervento strutturale che parta da nuovi cordoli, riordini di scolo acque e illuminazione. Qualora si inserissero delle aree verdi, materiali pregiati e arredo urbano significativo i costi potrebbero salire ulteriormente.

Invece, per quanto riguarda la realizzazione di percorsi ciclabili in ambito extraurbano, i costi a base d'asta possono partire da 150-200.000 euro/km (larghezza 3 metri circa) per la pavimentazione di strade campestri esistenti, comprese eventuali recinzioni o parapetti, fino a 350-400.000 euro/km per interventi in affiancamento a strade esistenti urbane o extraurbane, comprese eventuali opere di scolo acque, recinzioni ed elementi separatori. I costi possono essere però superiori, anche in ragione dell'uso di materiali di pregio o dell'esecuzione di opere significative collaterali.

Andrebbero eventualmente calcolati a parte gli importi per attraversamenti ad alta visibilità di segnaletica orizzontale, con vernici bicomponenti gocciolate o *street print* e con portale luminoso – rispettivamente, circa 5.000 e 10.000 euro – i semafori a chiamata – circa 10.000 euro – e gli incroci o attraversamenti su piattaforma rialzata – 10-15.000 euro.

Si ritiene utile richiamare in questa sede anche i dati forniti per il progetto VenTo<sup>76</sup>, la ciclovia di collegamento tra Torino e Venezia lungo il corso del fiume Po. Gli studi del Politecnico di Milano stimano un costo in opere di 80 milioni di euro per gli interventi lungo l'intera ciclovia, la cui lunghezza complessiva è pari a 679 chilometri. Ne consegue una spesa a chilometro pari a 120.000 euro circa.

<sup>75</sup> Passigato M. et al. (2008) *Reti Ciclabili in area mediterranea*, cit.

<sup>76</sup> <http://www.progetto.vento.polimi.it/>.

## 4.2.2 Standard qualitativi per strutture ricettive e ristorative<sup>77</sup>

### 4.2.2.1 Strutture ricettive

Spesso capita che un'impresa ricettiva si promuova come struttura amica della bicicletta e, in generale, adatta a ospitare i cicloturisti. Quando si entra nel dettaglio, però, può succedere che alcuni aspetti rendano meno attrattiva quella struttura agli occhi dei cicloturisti (sia che si muovano esclusivamente in bici sia che abbiano la propria bici al seguito).

Prendendo come riferimento i criteri forniti dall'ADFC, la Federazione Tedesca degli Amici della Bicicletta, FIAB ha stilato un breve elenco delle caratteristiche necessarie e utili affinché una struttura ricettiva possa essere considerata *bike friendly*.

I requisiti obbligatori indicati da FIAB sono i seguenti:

- i ciclisti possono rimanere anche solo una notte, se lo desiderano;
- mettere a disposizione gratuitamente una stanza chiusa e sicura per sistemare le biciclette per la notte (se possibile al piano terra, per esempio un garage);
- esporre o rendere disponibili mappe cicloturistiche dell'area, oltre a quadri orari degli autobus e dei treni;
- mettere a disposizione servizi e strutture per lavare e asciugare vestiti e attrezzatura (per esempio lavanderia, stendini o asciugatoio);
- avere a disposizione degli ospiti un kit di riparazione con gli attrezzi principali per le biciclette (pompa professionale con manometro, set di brugole e chiavi, smagliacatena, lubrificante, levacopertoni toppe e mastiche, alcune camere d'aria delle misure più comuni);
- fornire una colazione con alimenti adatti ai ciclisti (per esempio muesli, confetture non industriali, frutta fresca, pane con cereali integrali);
- la struttura deve essere raggiungibile in bicicletta senza grandi difficoltà o rischi (per esempio, non sono adatti alberghi accessibili solamente percorrendo lunghi tratti di strade trafficate, salite impossibili o tratti di duro sterrato).

Alle strutture che intendono effettivamente essere *bike friendly*, FIAB raccomanda inoltre di:

- sapere indicare agli ospiti guide esperte che possano accompagnare gruppi e famiglie lungo i principali percorsi cicloturistici dell'area;
- tenere un libro degli ospiti che raccolga le esperienze dei cicloturisti che hanno attraversato la regione (o comunque il territorio di riferimento);
- avere a disposizione delle biciclette a noleggio di buona qualità o for-

<sup>77</sup> Gli standard qualitativi per le strutture ricettive di FIAB sono citati dal documento *Un'idea per il cicloturismo: l'esperienza di Albergabici* della FIAB, Quaderni del Centro Studi FIAB, Riccardo Gallimbeni (maggio 2008), scaricabile al seguente link: <http://www.fiab-areatecnica.it/pubblicazioni/manuali-e-studi/fiab/13-esperienza-albergabici.html>; i servizi di Italy Bike Hotels sono reperibili al seguente link: <http://www.italybikehotels.com/facilities>. Gli standard qualitativi delle strutture ristorative sono riportati sul documento *Progetto Interregionale Cicloturismo* più volte richiamato nelle precedenti note.



nire le informazioni sulla possibilità di reperirle, conoscendo prezzi, condizioni e numeri di telefono (il tema del noleggio verrà ripreso in un'apposita sezione, ma si ritiene utile sottolineare sin da ora come sia fondamentale conoscere i riferimenti dei noleggiatori, in modo da poter mettere a disposizione dei propri ospiti biciclette adatte a diverse esigenze e a differenti tipi di escursione);

- fornire cestini per spuntini e picnic (o, comunque, dare la possibilità al cicloturista di prepararsi un *pocket-lunch* da portare via);
- essere a conoscenza nei dettagli della possibilità di trovare nelle vicinanze riparatori di cicli per i guasti più importanti, fornendo numeri di telefono e orari di apertura. Questo è un elemento fondamentale, soprattutto per coloro che viaggiano con la bicicletta di proprietà al seguito o che si muovono esclusivamente sulle due ruote;
- avere a disposizione alcuni importanti pezzi di ricambio, se necessario organizzandosi e consigliandosi con il più vicino riparatore;
- mettere a disposizione degli ospiti una connessione Internet per permettere loro di pianificare le tappe successive.

Per completezza, si riportano di seguito i servizi di qualità che il cicloturista trova in una struttura ricettiva associata a Italy Bike Hotels<sup>78</sup>:

- deposito sicuro con accesso esterno riservato ai soli ospiti della struttura: si tratta di uno spazio chiuso a chiave, allestito con rastrelliere e ganci, provvisto di panche e armadietti grazie ai quali è possibile cambiarsi per l'allenamento e lasciare senza problemi gli indumenti e l'attrezzatura necessaria per la cura e la manutenzione ordinaria della bicicletta;
- officina attrezzata per interventi meccanici di tipo ordinario;
- guida cicloturistica e *bike manager* a disposizione per accompagnare e assistere i ciclisti lungo gli itinerari scelti; per gli amanti dell'escursione individuale, è previsto che le guide forniscano consigli sul percorso che più si adatta alle esigenze del cliente;
- mappe e percorsi GPS della zona con descrizioni tecniche e traduzione in lingua;
- convenzioni con negozi specializzati per acquistare parti di ricambio o per riparazioni in caso di bisogno; necessitando, eventualmente, di interventi meccanici straordinari, il cliente ha quindi la possibilità di rivolgersi a centri di assistenza altamente specializzati e perfettamente attrezzati per qualsiasi esigenza;
- lavanderia per abbigliamento tecnico, con servizio di lavaggio quotidiano effettuato al rientro dagli allenamenti o dalle escursioni;
- assistenza medica e fisioterapica;
- menù energetici pre- e post- allenamento adeguati alle esigenze sportive, bilanciati e, allo stesso tempo, ricchi di prodotti locali; inoltre, il

<sup>78</sup> Per maggiori informazioni si rimanda al sito <http://www.italybikehotels.it/chi-siamo> e <http://www.italybikehotels.it/servizi>.

- cliente potrà usufruire di un servizio snack a base di frutta e panini per poter affrontare al meglio anche i percorsi più impegnativi;
- angoli fitness e massaggi e convenzioni con palestre e piscine per praticare esercizio fisico.

#### 4.2.2.2 Altri servizi importanti: pagamenti con carte di credito e Wi-Fi

Anche se non sono servizi *ad hoc* per il cicloturista, è molto importante che le strutture ricettive e, più in generale, tutti coloro che entrano in contatto con i turisti – guide comprese – siano attrezzati per fornire la possibilità di effettuare pagamenti con carte di credito e/o bancomat, anche per cifre di modesto valore. In Italia è ancora molto diffuso l'utilizzo del contante, ma all'estero è consuetudine effettuare tutti i pagamenti, anche i più irrilevanti, con carte di credito. A questo proposito, sarebbe opportuno sottoscrivere delle convenzioni tra gli istituti di credito e gli esercenti, in modo da agevolare la dotazione e l'uso di moderni strumenti di pagamento.

Inoltre, il collegamento Wi-Fi gratuito è un servizio ritenuto ormai indispensabile dai turisti, non solo nella struttura ricettiva, ma in ogni momento della giornata. Applicare un sovrapprezzo ai turisti per l'accesso alla rete Wi-Fi è sicuro motivo di scontento ed è, quindi, vivamente sconsigliato. Anche in questo caso, sarebbe opportuno stabilire delle convenzioni che permettano di installare ripetitori Wi-Fi all'interno e all'esterno delle strutture, per garantire la completa disponibilità del servizio, che andrebbe a vantaggio non solo dei turisti, ma di tutta la collettività e, in particolar modo, dei residenti.

#### 4.2.2.3 Strutture ristorative<sup>79</sup>

Affinché le strutture ristorative possano dirsi *bike friendly* (e possano essere prese in considerazione dal cicloturista o inserite in eventuali pacchetti), è necessario che rispettino i seguenti criteri minimi:

- mettere a disposizione del cicloturista un luogo di buona qualità, possibilmente coperto, controllabile a vista o da chiudere a chiave dove depositare la bici e i bagagli;
- proporre un'offerta gastronomica mirata alle esigenze del cicloturista e bevande come un *radlerdrink* (1/2 litro acqua e 1/2 litro succo di mela), tè ai frutti o tisane, che abbiano un prezzo inferiore a quello di una birra;
- offrire almeno un pasto caldo durante l'orario di apertura;
- noleggiare o vendere carte per il cicloturismo e guide con orari di bus, treni e navi;
- mettere a disposizione del cliente un kit di riparazione con gli attrezzi più importanti;

<sup>79</sup> Regione Toscana (2008) *Progetto Interregionale Cicloturismo*, cit.

- poter fornire al cliente informazioni sulla disponibilità delle officine meccaniche più vicine per la riparazione (orari, numero di telefono e posizione).

Ulteriori raccomandazioni da prendere in considerazione sono le seguenti:

- offerta di un pasto completo e di uno vegetariano;
- offerta di cucina regionale;
- apertura durante tutto l'arco della giornata;
- possibilità di asciugare i vestiti e la dotazione del ciclista;
- messa a disposizione di importanti pezzi di ricambio in accordo con l'officina più vicina;
- informazioni sulle strutture d'alloggio *bike friendly* della zona;
- possibilità di preparare il *pocket-lunch* da portare via;
- predisposizione di un libro degli ospiti dove poter lasciare consigli, suggerimenti, critiche, racconti sulle esperienze.

#### 4.2.2.4 L'importanza del lavorare in rete

Le strutture ricettive devono comprendere l'importanza di lavorare in rete: la presenza di questa capacità ha, infatti, delle ricadute positive nei confronti dell'offerta cicloturistica. Per una struttura ricettiva lavorare in rete significa indicare al viaggiatore tutte le altre postazioni che troverà lungo il percorso, in modo tale che possa contattarle, verificarne la disponibilità e prenotarle (nel caso non lo avesse fatto prima della partenza).

Nel momento in cui sarà implementata una rete di livello si potrà provvedere anche all'organizzazione di un servizio di trasporto bagagli su richiesta, effettuabile dalla struttura ricettiva presso le quali i ciclisti alloggiano a quella successiva, preventivamente indicata dallo stesso cliente.

### 4.2.3 Servizi aggiuntivi<sup>80</sup>: assistenza, noleggio, guide outdoor, intermodalità, parcheggi coperti

#### 4.2.3.1 Assistenza tecnica

L'assistenza tecnica deve essere garantita tra i servizi disponibili in una struttura ricettiva; una delle ragioni principali per cui un turista non intraprende la vacanza in sella alla bicicletta, soprattutto se non è esperto, è proprio la paura di trovarsi in situazioni di difficoltà tecnica legate a parti della bicicletta, senza sapere come intervenire o a chi rivolgersi (foratura, perdita della catena, problema ai freni, ecc.).

Risulta quindi di fondamentale importanza la presenza di un elenco di meccanici di biciclette (con indicazione degli orari di apertura e del posizionamento lungo il percorso) presso tutti gli Uffici del Turismo, le strutture ricettive e ristorative e le interfacce web interessate dal percorso stesso.

80 Ivi.

Invece, gli strumenti principali per le piccole riparazioni dovranno essere reperibili, come detto sopra, nelle strutture ricettive e in quelle ristorative *bike friendly*.

#### 4.2.3.2 Noleggiatori

Per dare la possibilità di percorrere itinerari cicloturistici o cicloescursionistici anche a chi si trova sul luogo di vacanza senza una propria bicicletta, è necessario mettere a disposizione un elenco di esercizi in cui poter noleggiare una bicicletta adatta alle proprie esigenze. Come nel caso precedente, tale elenco dovrà essere reso disponibile al turista presso gli Uffici del Turismo, le strutture ricettive e ristorative, il web, ecc.

Nell'ottica del lavoro in rete richiamato in precedenza, è possibile favorire la promozione di percorsi in linea che non prevedono la partenza e il ritorno nello stesso luogo, offrendo al turista la possibilità di noleggiare la bicicletta in una località e di lasciarla in un'altra alla fine di un percorso.

#### 4.2.3.3 Guide outdoor

La destinazione cicloturistica deve essere in grado di avere al suo interno delle guide *outdoor* preparate e iscritte negli appositi albi di riconoscimento. Le guide, oltre a poter intervenire in fase di pianificazione e individuazione dei percorsi, sono indispensabili per poter affiancare i turisti (singoli o gruppi) che desiderino affidarsi a personale esperto durante l'escursione in bicicletta.

Per quanto riguarda il target estero, è indispensabile che la guida *outdoor* abbia opportune conoscenze linguistiche, in modo che non sia necessario dover affiancare un interprete che, nella creazione di pacchetti, comporterebbe un doppio costo con inevitabile aumento del prezzo finale e diminuzione delle vendite.

Infine, solo una guida del territorio è in grado di fornire al turista un'esperienza autentica, sempre più ricercata dai viaggiatori, e in grado di fare la differenza in sede di promozione e in qualità di soddisfazione del visitatore.

#### 4.2.3.4 Intermodalità

Quando si parla di cicloturismo, l'intermodalità è un elemento cardine del tema. Si tratta infatti della possibilità per il cicloturista di effettuare spostamenti sul territorio caricando la propria bicicletta su mezzi di trasporto pubblico (treni, autobus e taxi) a un costo ragionevole, grazie ad accordi stipulati con enti gestori.

Grazie all'intermodalità si intendono raggiungere diversi obiettivi: la riduzione in termini di durata della percorrenza delle tappe troppo im-

pegnative e/o lunghe per i ciclisti non particolarmente allenati; l'utilizzo del mezzo pubblico come riparo in caso di maltempo, con la possibilità di raggiungere la tappa successiva senza particolari problemi; un agevole ritorno al punto di partenza del proprio itinerario, soprattutto quando si tratta di percorsi lineari e non ad anello; agevolare l'arrivo nella destinazione dei cicloturisti e ridurre il relativo tempo di viaggio necessario; l'opportunità di percorrere itinerari in località più o meno vicine alla struttura ricettiva in cui si è scelto di pernottare.

Per quanto questa possibilità comporti un'indiscutibile facilitazione al movimento cicloturistico, l'Italia, in linea generale, si trova ancora in una situazione molto arretrata se confrontata con quella dei Paesi del Centro e Nord Europa (da cui provengono i principali flussi di cicloturisti).

#### 4.2.3.3 Parcheggi coperti

Infine, la presenza lungo il percorso di parcheggi coperti con rastrelliera permette di fornire riparo in caso di maltempo e di evitare il surriscaldamento dei copertoni, causato dalla prolungata esposizione al sole.

#### 4.2.4 Il materiale informativo<sup>81</sup>

Al fine di agevolare il flusso di informazioni da fornire al turista è necessario che gli Uffici del Turismo, le strutture ricettive e, in generale, tutti i luoghi che propongono un'offerta rivolta ai cicloturisti e ai cicloescursionisti dispongano di apposito materiale informativo, disponibile sia in cartaceo che in forma digitale; per esempio:

- una piccola brochure in formato A4 (pieghevole), identica su tutto il territorio di riferimento e univoca per ciascun percorso, nella quale il turista possa trovare la cartina della rete cicloturistica dell'area di riferimento; un fattore importante e gradito dai cicloturisti è la capacità degli operatori coinvolti di fornire informazioni non soltanto sulla rete cicloturistica ufficiale ma anche sulle strade a basso traffico e sulle strade bianche presenti sul territorio, le quali risultano utili sia per i collegamenti tra città limitrofe sia per la possibilità di promuovere varianti al percorso standard;
- una serie di informazioni di carattere turistico sul territorio di riferimento: siti di interesse storico-artistico-culturale, bellezze naturalistiche e paesaggistiche, aspetti legati all'enogastronomia, ecc.; inoltre tra le informazioni rese disponibili al cicloturista si dovrà prevedere un elenco delle strutture ricettive (alloggi, ristorazione, campeggi, piazzole di sosta per il camper, ecc.) presenti nel territorio, con i relativi contatti nonché l'elenco dei negozi di biciclette, dei noleggiatori e dei meccanici che si trovano nella zona di riferimento.

81 Regione Toscana (2008) *Progetto Interregionale Cicloturismo*, cit.

Inoltre, è necessario che i percorsi siano geolocalizzati, con la possibilità per il cicloturista di scaricare la traccia del percorso in GPS.

#### 4.2.5 *La creazione di un database dei percorsi cicloturistici*

La creazione e il costante aggiornamento di una banca dati unica relativa al prodotto cicloturismo dell'area di riferimento, disponibile online in diverse lingue, favorisce la promozione univoca dell'offerta e facilita l'accesso alle informazioni da parte dei turisti.

Il database deve essere realizzato in modo che il turista possa individuare i propri percorsi di interesse sulla base di criteri quali l'area geografica (che può essere più o meno ampia, da quella nazionale e regionale a quella locale, con un grado di dettaglio sempre maggiore), la denominazione del percorso, il tipo di bicicletta che il turista intende utilizzare, la tipologia di percorso (lineare, ad anello, ecc.), la durata del percorso (e di conseguenza la sua lunghezza) e il livello di difficoltà.

Una volta selezionato il percorso di maggior interesse, il turista dovrà avere la possibilità di ottenere una serie di informazioni utili alla pianificazione del viaggio e alla sua realizzazione sul posto, quali per esempio:

- l'accessibilità alla destinazione, il periodo consigliato per realizzare il viaggio in bici, le condizioni climatiche stagionali e le previsioni meteo, ecc;
- la carta geografica dell'intero territorio;
- la descrizione del percorso da poter scaricare e consultare non soltanto online ma anche su sistemi elettronici (GPS, smartphone) con tutte le note tecniche necessarie;
- le informazioni turistiche legate al territorio interessato dall'itinerario e al territorio limitrofo;
- il tipo di segnaletica adottato e il relativo stato di manutenzione;
- l'elenco delle strutture ricettive, dei noleggiatori di bici e attrezzatura cicloturistica, dei meccanici di biciclette, degli accompagnatori *outdoor*;
- l'elenco dei tour operator e delle agenzie viaggio che propongono pacchetti "tutto compreso" legati alla destinazione di interesse.

#### 4.2.6 *Creazione di pacchetti cicloturistici e promozione*<sup>82</sup>

La creazione di pacchetti cicloturistici ha l'obiettivo di offrire un servizio adeguato e di qualità a coloro che non hanno la possibilità di organizzare il viaggio in autonomia. I pacchetti si differenziano per la tipologia di viaggio che viene organizzato (cicloturismo itinerante, cicloescursionismo, partecipazione a manifestazioni sportive, ecc.) e per i servizi che vengono inclusi.

Sulla base di formule già sperimentate dagli operatori del settore, i pacchetti standard vincenti comprendono:

82 Regione Toscana (2008) *Progetto Interregionale Cicloturismo*, cit.

- la consegna di un cosiddetto *road book*, preferibilmente nella lingua o comunque in una lingua parlata dal cliente, in cui il turista possa trovare tutte le informazioni necessarie relative al percorso e tutte le informazioni di carattere turistico;
- il pernottamento presso una o più strutture ricettive in base alle preferenze e alle capacità di spesa del turista, con il relativo trattamento desiderato (mezza pensione o pensione completa);
- il noleggio di una bicicletta adatta all'esperienza e alla preparazione fisica del turista, con la consegna e il ritiro presso la struttura ricettiva in cui avviene il pernottamento;
- l'assistenza tecnica;
- il trasporto dei bagagli.

Nei confronti dei turisti che desiderano organizzare autonomamente il viaggio ed effettuare direttamente le prenotazioni, il tour operator o l'agenzia possono comunque predisporre una serie di servizi extra (degustazioni, visite turistiche, escursioni a cavallo, ecc.) da proporre ai clienti tramite internet oppure in loco.

In tema di promozione, oltre a indirizzare le proprie campagne verso il cliente finale, è utile coinvolgere direttamente operatori e giornalisti attraverso *educational* organizzati *ad hoc*. Riuscire a inserire il proprio prodotto in un catalogo di tour operator può avere la stessa forza propulsiva di un articolo di giornale. Tra i principali tour operator che si occupano di cicloturismo si segnalano: Velociped, Rotalis e Pedalo per la Germania; Association Vélo-Nomades per la Francia; Hooked on Cycling & Walking e Cycling Holidays per il Regno Unito; Baumeler ed Eurotrek per la Svizzera; Aktiva Tours ed En Route Fietsreizen per i Paesi Bassi<sup>83</sup>.

Numerose sono poi le fiere del turismo in cui si tratta in modo specifico il tema del cicloturismo; la più importante per tutti gli appassionati è la *Eurobike* di Friedrichshafen, che si tiene tra la fine di agosto e gli inizi di settembre sul lago di Costanza (in territorio tedesco, al confine tra Germania, Austria e Svizzera); si segnalano anche il *Salon du Cycle* di Parigi e di Lione (entrambi a settembre), la fiera *The Cycle Show* di Birmingham (a settembre), la fiera *Bike Motion Benelux*, che si tiene a Utrecht nel mese di ottobre.

83 Per un elenco più completo di tour operator si rimanda a ENIT, *Il mercato del cicloturismo in Europa*, cit.

#### 4.2.7 Creazione di un'offerta rivolta a persone diversamente abili<sup>84</sup>

Questa particolare categoria di utenza necessita di percorsi con fondo stradale completamente asfaltato. L'individuazione dei tracciati deve avvenire con il supporto delle associazioni locali che, grazie al *know how* maturato, sapranno identificare le esigenze di questa fascia di clientela, inserendo la promozione del cicloturismo in un'ottica più ampia di incentivazione allo sport per persone diversamente abili.

Per rivolgersi a questa utenza, risulta indispensabile l'eliminazione delle barriere architettoniche nelle strutture ricettive e ristorative del territorio, nonché la riorganizzazione dell'offerta culturale, in modo che sia resa fruibile anche per persone diversamente abili.

In linea generale, i principi da seguire nella creazione di un'offerta rivolta a questo target sono:

- la necessità di fondo stradale asfaltato, con passaggi di larghezza non inferiore ai 90 cm, per consentire l'utilizzo e il passaggio di *hand-bikes* o tandem affiancati a quattro ruote;
- accertamento della possibilità di utilizzo dei mezzi pubblici;
- predisposizione di interventi volti a migliorare l'offerta complessiva: presenza di servizi igienici accessibili, rampe per l'accesso agli Uffici del Turismo, alle strutture ristorative, ecc.;
- utilizzo di strutture ricettive in grado di ospitare questa categoria di fruitori;
- la realizzazione di un elenco dei noleggiatori in cui è possibile trovare biciclette adatte a persone diversamente abili.

Organizzata l'offerta a livello di territorio, si può procedere con l'inserimento di tutte le informazioni necessarie sui portali di riferimento, nonché con l'invio di un comunicato stampa alle associazioni di volontariato e alle strutture pubbliche a contatto con persone diversamente abili, in modo che possano venire a conoscenza ed eventualmente contattare gli organizzatori locali.

84 Regione Toscana (2008), *Progetto Interregionale Cicloturismo*, cit.



In sintesi:

## OFFERTA: LINEE GUIDA

### PERCORSI CICLOTURISTICI

#### Le strade per il cicloturista

- Ciclovía (o itinerario ciclabile) – itinerario nel quale il ciclista trova dei provvedimenti e/o delle infrastrutture che gli rendono la percorrenza più agevole, anche se non totalmente sicura
- Piste ciclabili in sede propria o su corsia riservata
- Percorsi promiscui pedonali e ciclabili
- Percorsi promiscui ciclabili e veicolari (strade aperte al traffico veicolare): itinerari a maggior rischio per il cicloturista – introdurre elementi di moderazione del traffico, appositi segnali, ecc.
- Sentiero ciclabile e/o percorso natura
- Strade a basso o senza traffico

### INDIVIDUARE L'ITINERARIO DI UN PERCORSO CICLABILE

#### Linee guida generali

- Sicurezza: minimizzare i pericoli per il ciclista
- Coerenza: itinerario continuo con un carattere proprio e identificabile
- Linearità: evitare inutili deviazioni (se non per motivi legati alla scoperta delle peculiarità del territorio)
- Attrattività: l'itinerario deve essere attraente da percorrere in bicicletta
- Comfort: itinerario che permetta un flusso agevole di ciclisti e sia fruibile senza problemi

#### Regole da seguire per la scelta delle strade (una selezione) dopo aver individuato a grandi linee un itinerario su mappe a piccola scala

- Indicare varianti locali per offrire strade di diversa qualità e difficoltà
- Scegliere strade paesaggisticamente di pregio (argini, tratti alberati, ecc.)
- Segnalare i servizi indispensabili per il ciclista in viaggio
- Segnalare gli attraversamenti delle città e percorsi che permettano di aggirare la città stessa
- Dare priorità alle piste ciclabili (dove disponibili) e verificare la fruibilità di risorse potenziali per la ciclabilità (argini, ferrovie dismesse, strade forestali/ Enel/militari/minerarie, ecc.)
- Scegliere strade pubbliche o a uso pubblico (in caso contrario, è necessario un permesso del proprietario)
- Fondo stradale: percorribile con qualsiasi tempo (esclusa neve); pavimentazione utilizzabile con copertoni da strada
- Privilegiare strade con poco o pochissimo traffico
- Individuare strade che siano immediatamente fruibili (o comunque a seguito di limitati interventi)

#### Segnaletica

- Punti principali
- Punti secondari
- Punti d'informazione

#### Livello di difficoltà

- Sempre da comunicare al turista
- Condizioni del traffico
- Dislivelli: da intendere diversamente a seconda dei vari target di riferimento (da evitare per *slow bikers*, ricercati da amanti di MTB e bici da corsa, indispensabili per *downhill*)
- Tipi di terreno (fondo stradale): asfalto a grana fine, pavimentazione in getto di cemento, pavimentazioni in terra naturale

#### Stima dei costi di un percorso ciclabile

- Ambito urbano: da 100.000 €/km (per interventi di segnaletica) a 300-500.000 €/km (per interventi strutturali)
- Ambito extraurbano: da 150-200.000 €/km (pavimentazione di strade campestri esistenti) a 350-400.000 €/km (per interventi in affiancamento a strade urbane ed extraurbane esistenti)
- Altri interventi: attraversamenti ad alta visibilità (5-10.000 €); semafori a chiamata (10.000 €), incroci o attraversamenti su piattaforma (10-15.000 €)

### STRUTTURE RICETTIVE: STANDARD QUALITATIVI (FIAB)

- Stanza chiusa e sicura in cui riporre la bici
- Lavanderia e lavaggio bici e attrezzatura
- Kit di riparazione
- Colazione *ad hoc*
- Struttura raggiungibile in bici senza difficoltà
- Altre raccomandazioni: opuscoli informativi, contatti con officine e noleggiatori, orari dei servizi pubblici, ecc.
- In generale: collegamento Wi-Fi gratuito e possibilità di pagare con carta di credito
- Necessità per le strutture di lavorare in rete

### SERVIZI AGGIUNTIVI

- Assistenza tecnica
- Noleggiatori
- Guide *outdoor*
- Intermodalità (bici + altri mezzi di trasporto pubblico)
- Parcheggi coperti

### MATERIALE INFORMATIVO

- Disponibile presso tutti i punti di contatto con i cicloturisti

### DATABASE DEI PERCORSI

- Promozione univoca
- Facilità di informazione

### CREAZIONE DI PACCHETTI CICLOTURISTICI

- Rivolti soprattutto agli stranieri
- Pacchetto standard: pernottamento, noleggio, trasporto bagagli, materiale informativo

### OFFERTA PER PERSONE DIVERSAMENTE ABILI

- Fondo stradale completamente asfaltato
- Eliminazione delle barriere architettoniche
- Possibilità di utilizzare i mezzi pubblici senza problemi
- Noleggio di biciclette adatte a questa utenza

## 5. In provincia di Cuneo: flussi turistici e mappatura dell'offerta

Nel presente capitolo si descrive il sistema di offerta per il mercato del cicloturismo attualmente presente in provincia di Cuneo, con una suddivisione per le due Agenzie turistiche locali (ATL) di riferimento.

Nella prima parte si affrontano i temi dell'accessibilità e dell'intermodalità, fondamentali per consentire al turista di raggiungere il territorio e fruire del sistema di offerta, per poi proseguire con i dati relativi ai flussi turistici e alla ricettività, prendendo in considerazione per quest'ultima anche le strutture riconosciute come *bike friendly* attraverso marchi di qualità.

Seguono informazioni relative ai servizi indispensabili per i cicloturisti, quali i noleggiatori e le guide *outdoor*.

Infine, si presentano i dati relativi ai percorsi che sono stati mappati sui principali siti e portali di riferimento per l'offerta cicloturistica della provincia di Cuneo. Per ogni tipologia di turista (lo *slow biker*, l'appassionato di bici da corsa o l'amante di MTB) si riportano informazioni sui percorsi al fine di fornire un quadro d'insieme della situazione attuale.

### 5.1 Accessibilità e intermodalità

#### 5.1.1 ATL del Cuneese

Le principali vie d'accesso al territorio dell'ATL del Cuneese sono riportate di seguito (tab. 10):

Tabella 10. Accessibilità all'ATL del Cuneese

<b>IN AUTO</b>	<p>Dall'Italia:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Autostrada A6 Torino-Savona</li> <li>• Autostrada A21 Torino-Piacenza</li> <li>• In entrambi i casi svincolo su A33 Asti-Cuneo</li> </ul> <p>Dalla Francia:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Colle dell'Agnello (immette in Valle Varaita e porta a Saluzzo – chiuso nei mesi invernali)</li> <li>• Colle della Maddalena (immette in Valle Stura e porta a B.S. Dalmazzo e Cuneo)</li> <li>• Colle della Lombarda (immette in Valle Stura e porta a B.S. Dalmazzo e Cuneo – chiuso nei mesi invernali)</li> <li>• Tunnel del Colle di Tenda (immette in Valle Vermentagna e porta a B.S. Dalmazzo e Cuneo)</li> </ul>
----------------	---

<b>IN TRENO</b>	Stazioni ferroviarie principali: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Cuneo</li> <li>• Fossano</li> <li>• Savigliano</li> <li>• Mondovì</li> </ul>
<b>IN AUTOBUS</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Collegamenti interni alla provincia di Cuneo</li> <li>• Collegamenti principali con Torino</li> </ul>
<b>IN AEREO</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Aeroporto di Levaldigi (Cuneo)</li> <li>• Aeroporto di Caselle (Torino)</li> <li>• Aeroporti di Malpensa e Linate (Milano)</li> <li>• Aeroporto C. Colombo (Genova)</li> <li>• Aeroporto di Nizza-Costa Azzurra (FR)</li> </ul>

### 5.1.2 ATL Langhe-Roero

Le principali vie d'accesso al territorio dell'ATL Langhe-Roero sono le seguenti (tab. 11):

Tabella 11. Accessibilità all'ATL Langhe-Roero

<b>IN AUTO</b>	Dall'Italia: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Autostrada A21 Torino-Piacenza</li> <li>• Autostrada A6 Torino-Savona</li> <li>• In entrambi i casi svincolo su A33 Asti-Cuneo</li> </ul>
<b>IN TRENO</b>	Stazioni ferroviarie principali: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Alba</li> <li>• Bra</li> <li>• Asti (non rientra nell'ATL di riferimento)</li> </ul>
<b>IN AUTOBUS</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Collegamenti interni alla provincia di Cuneo</li> <li>• Collegamenti principali con Torino e Asti</li> </ul>
<b>IN AEREO</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Aeroporto di Levaldigi (Cuneo)</li> <li>• Aeroporto di Caselle (Torino)</li> <li>• Aeroporti di Malpensa e Linate (Milano)</li> <li>• Aeroporto C. Colombo (Genova)</li> </ul>

### 5.2 Intermodalità bici+treno in Piemonte

Per quanto riguarda l'intermodalità bici+treno in Piemonte, le biciclette pieghevoli godono di un trattamento di favore rispetto a quelle di altro tipo che, invece, devono essere caricate in spazi appositamente ricavati sui convogli. Tuttavia, anche sui treni che consentono il trasporto di biciclette il numero di posti a disposizione è limitato, e questo comporta delle problematiche soprattutto per chi viaggia in gruppo. Inoltre, il numero di treni regionali con trasporto biciclette è in diminuzione<sup>85</sup> (tab. 12).

85 [www.trenitalia.com](http://www.trenitalia.com).

Tabella 12. Internodalità bici+treno in Piemonte

Treni regionali	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Trasporto gratuito di una bicicletta pieghevole chiusa</li> <li>• Se treno con apposito pittogramma, trasporto bici limitatamente ai posti disponibili con supplemento</li> </ul>
Treni regionali con trasporto biciclette	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Consuntivo 2014: 94%</li> <li>• Obiettivo 2015: 74%</li> </ul>

### 5.3 Flussi turistici<sup>86</sup>

I dati sui flussi turistici sono aggiornati al 2015 e vengono presentati con riferimento all'intera provincia di Cuneo e, successivamente, suddivisi per ciascuna ATL di riferimento.

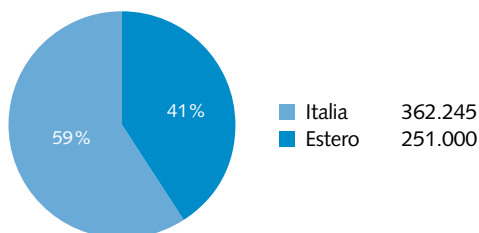
#### 5.3.1 Provincia di Cuneo

I dati sui flussi turistici in provincia di Cuneo registrano in totale circa 600 mila arrivi e 1,7 milioni di presenze nel 2015. Il 60% di arrivi e presenze è di provenienza nazionale. La permanenza media sul territorio provinciale è di 2,74 notti (tab. 13; figg. 12-13).

Tabella 13. Flussi turistici in provincia di Cuneo: arrivi, presenze, permanenza media e percentuale relativa rispetto al Piemonte (2015)

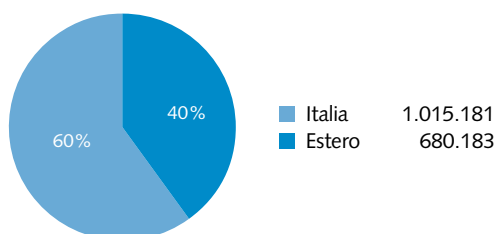
	Anno 2015	Italia	Estero
Arrivi totali	<b>613.245</b>	59%	41%
Presenze totali	<b>1.695.364</b>	60%	40%
Permanenza media (notti)	2,74		
Arrivi tot. prov. CN / Arrivi tot. Piemonte	13%		
Presenze tot. prov. CN / Presenze tot. Piemonte	12,4%		

Figura 12. Provincia di Cuneo: arrivi totali (2015)



86 Dati dell'Osservatorio Turistico Regione Piemonte.

Figura 13. Provincia di Cuneo: presenze totali (2015)



### 5.3.2 ATL del Cuneese

Prendendo in esame il territorio di riferimento dell'ATL del Cuneese, i dati sui flussi turistici registrano nel 2015 circa 300 mila arrivi e 1 milione di presenze in totale, in aumento rispetto al 2014. La provenienza in termini di presenze è per il 73% di origine nazionale, dunque superiore al valore riferito all'intera provincia di Cuneo (60%). La permanenza media totale è pari a 3,19 notti; in questo caso, la permanenza media dei turisti italiani è superiore a quella degli stranieri (3,34 notti contro 2,84) (tab. 14; figg. 14-15).

Tabella 14. Flussi turistici nell'ATL del Cuneese: arrivi, presenze, permanenza media e percentuale relativa rispetto al Piemonte (2015)

	Anno 2015	Italia	Estero	Diff. 2014
<b>Arrivi totali</b>	<b>325.169</b>	70%	30%	+4,58%
<b>Presenze totali</b>	<b>1.036.431</b>	73%	27%	+3,08%
<b>Permanenza media (notti)</b>	3,19	3,34	2,84	
<b>Arrivi tot. Cuneese / Arrivi tot. Piemonte</b>	6,92%			
<b>Presenze tot. Cuneese / presenze tot. Piemonte</b>	7,58%			

Figura 14. ATL del Cuneese: arrivi totali (2015)

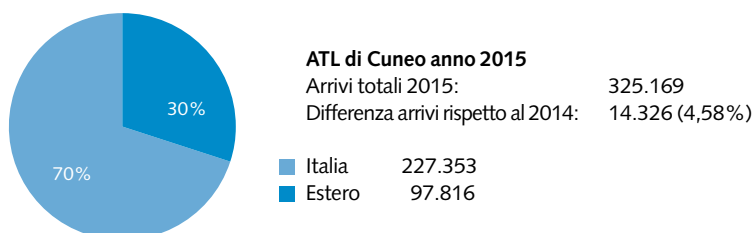
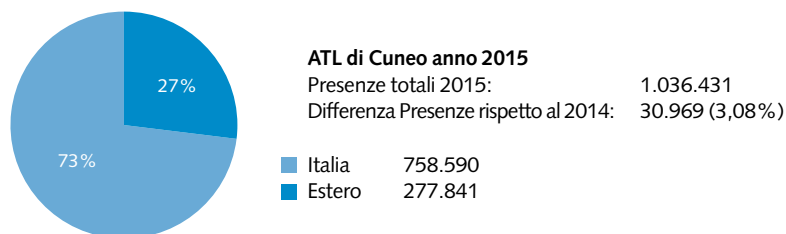


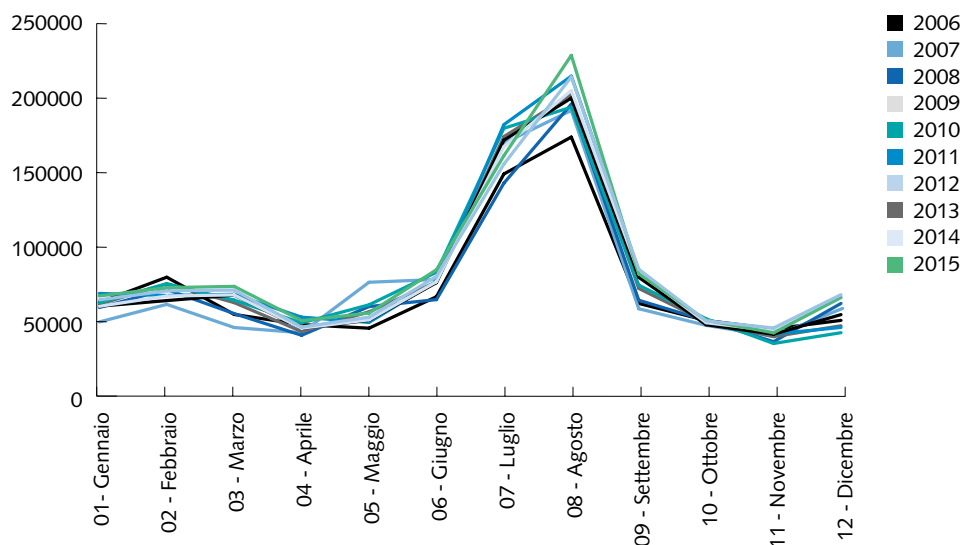
Figura 15. ATL del Cuneese: presenze totali (2015)



L'analisi dell'andamento delle presenze per mese nell'ATL del Cuneese mostra un evidente picco nel periodo estivo (luglio e agosto), indice di una stagionalità marcata e concentrata in due soli mesi dell'anno, e un andamento lineare nel resto dell'anno, con la conseguenza di una ridotta percentuale di utilizzo dell'offerta ricettiva (fig. 16).

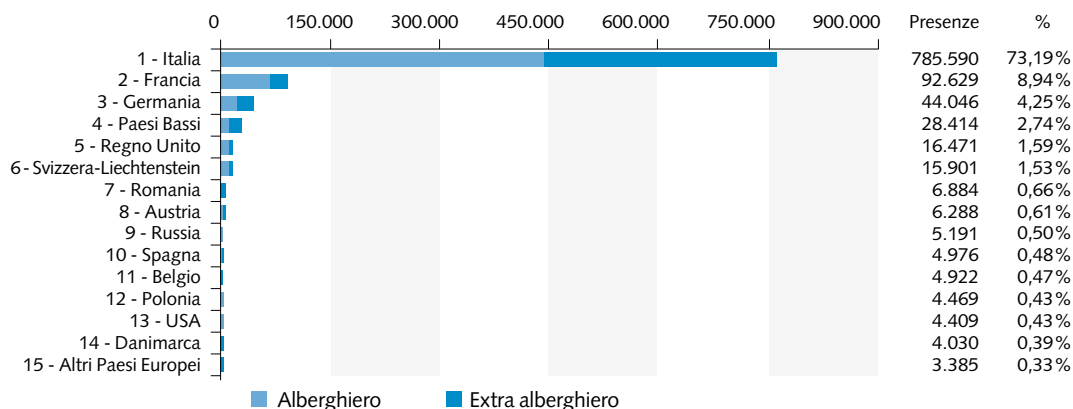
Se si considera la quantità di turisti che soggiornano nel Cuneese nei diversi mesi dell'anno, si va da un minimo di circa 40-50.000 presenze nei mesi aprile e novembre a un picco piuttosto significativo che supera le 200.000 presenze nel mese di agosto e che hanno sfiorato quota 240.000 nel 2015.

Figura 16. ATL del Cuneese: andamento delle presenze per mese (2006-2015)



Si termina l'analisi dei flussi turistici dell'ATL del Cuneese riportando i dati sulle presenze di cicloturisti provenienti dai primi quindici Paesi di origine, dove risultano tra le prime posizioni Francia, Germania, Paesi Bassi, Regno Unito e Svizzera-Liechtenstein (fig. 17):

Figura 17. ATL del Cuneese: i primi quindici Paesi di provenienza dei flussi turisti in termini di presenze (2015)



### 5.3.3 ATL Langhe-Roero

I dati sui flussi turistici dell'ATL Langhe-Roero registrano nel 2015 circa 290 mila arrivi e 660 mila presenze totali, in aumento rispetto all'anno precedente. La provenienza in termini di presenze è per il 61% di origine straniera, contro il 27% registrato per territorio dell'ATL del Cuneese. La permanenza media totale è pari a 2,29 notti; in questo caso, gli stranieri registrano permanenze più lunghe rispetto agli italiani (2,63 contro 1,9 notti), diversamente da quanto accade nell'area del Cuneese. (tab. 15; figg. 18-19).

Tabella 15. Flussi turistici nell'ATL Langhe-Roero: arrivi, presenze, permanenza media e percentuale relativa rispetto al Piemonte (2015)

	Anno 2015	Italia	Eestero	Diff. 2014
Arrivi totali	288.076	47%	53%	+4,55%
Presenze totali	658.933	39%	61%	+2,88%
Permanenza media (notti)	2,29	1,90	2,63	
Arrivi tot. Langhe-Roero / Arrivi tot. Piemonte	6,13%			
Presenze tot. Langhe-Roero / Presenze tot. Piemonte	4,82%			



Figura 18. ATL Langhe-Roero: arrivi totali (2015)

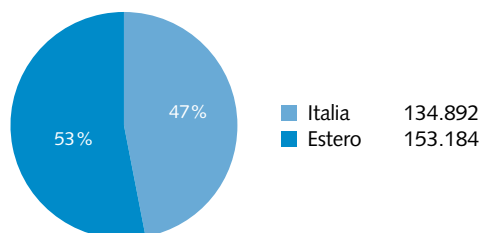
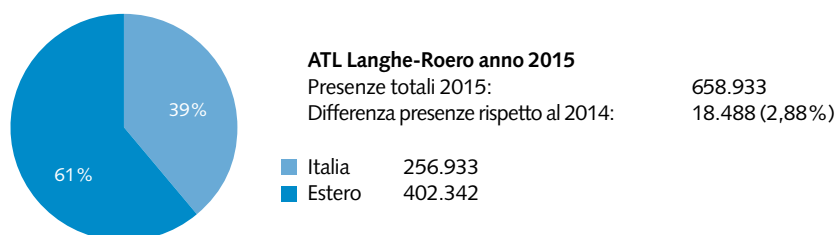
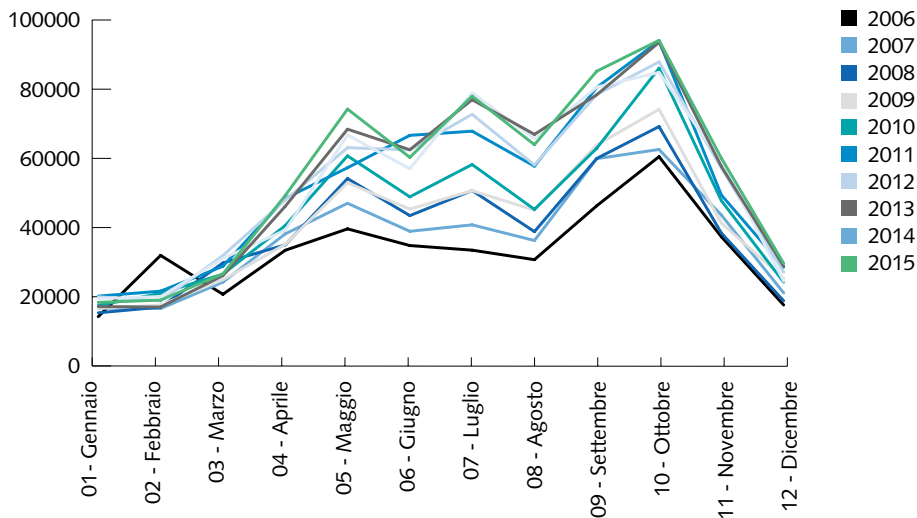


Figura 19. ATL Langhe-Roero: presenze totali (2015)



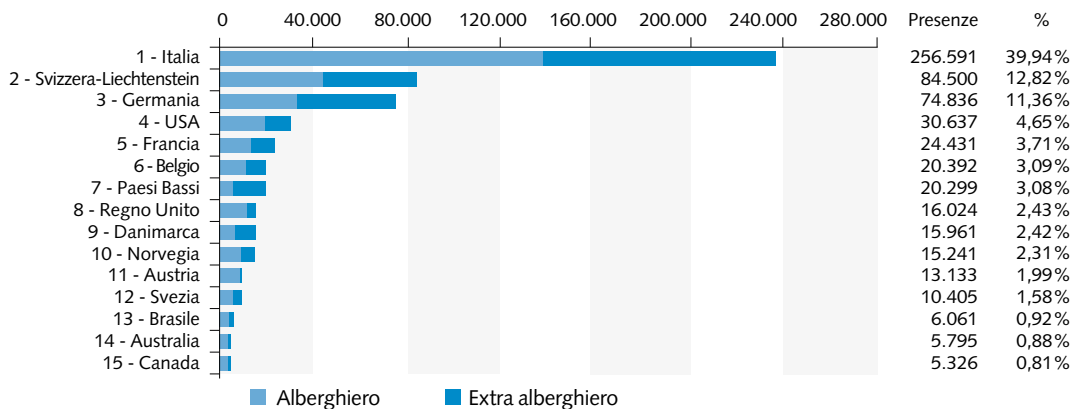
L'analisi delle presenze mensili per l'ATL Langhe Roero evidenzia per diversi mesi all'anno un livello di presenze piuttosto omogeneo e ben distribuito. Se si considerano le quantità, si registrano valori minimi di presenze nei mesi di gennaio e dicembre, inferiori o vicini a 25.000, e valori massimi che sfiorano le 100.000 presenze nel mese di ottobre, in occasione di importanti eventi fieristici locali. I volumi, se confrontati con quelli dell'ATL del Cuneese, sono inferiori ma distribuiti in maniera più uniforme nei diversi mesi dell'anno (fig. 20).

Figura 20. ATL Langhe-Roero: andamento delle presenze per mese (2006-2015)



Infine, osservando le presenze di cicloturisti per l'ATL Langhe-Roero, suddivise per i primi quindici Paesi di origine, risulta che i principali Paesi esteri di provenienza siano Svizzera-Liechtenstein, Germania, Usa, Francia e Benelux (fig. 21):

Figura 21. ATL Langhe-Roero: presenze suddivise per Paesi di origine (2015)



## 5.4 Ricettività<sup>87</sup>

La ricettività rappresenta un aspetto fondamentale dell'accoglienza turistica. Con riferimento alla provincia di Cuneo e alle singole ATL, si riportano i dati relativi al numero delle strutture e al numero di posti letto, suddivisi tra ricettività alberghiera ed extralberghiera. I campeggi, pur rientrando nella ricettività extralberghiera, sono stati indicati separatamente, dal momento che incidono non tanto in termini di numero quanto in termini di posti letto.

Poiché lo sviluppo del cicloturismo richiede la presenza di strutture ricettive *bike friendly*, si prendono in esame anche i dati relativi alle strutture che attualmente sono certificate a livello nazionale tramite il marchio Albergabici e, a livello locale, tramite il marchio Cuneo Bike Hotels.

Il servizio Albergabici raggruppa al proprio interno le strutture ricettive (alberghi, agriturismi, bed&breakfast, campeggi, ecc.) attestate dalla FIAB (come, per esempio, "Amiche della Bicicletta") che rispettano tutti i requisiti<sup>88</sup> per essere considerate ideali per l'ospitalità dei ciclovicciatori. L'attestazione Albergabici in Italia è simile ad altre presenti in Europa: *Bett und Bike* in Germania e Austria, *Accueil Vêlo* in Francia, *Fietser Welkom* nei Paesi Bassi oppure *Veloland* in Svizzera.

Alcuni hotel della provincia di Cuneo si sono attrezzati e organizzati per la gestione di gruppi cicloturistici formando i Cuneo Bike Hotels, un punto di appoggio che offre un soggiorno con un'ampia scelta di servizi su misura. Anche a queste strutture ricettive è richiesto il rispetto di requisiti minimi per poter andare incontro alle esigenze dei cicloturisti.

Naturalmente, anche altre strutture a richiesta possono essere in grado di mettere a disposizione del cicloturista i servizi necessari; tuttavia, l'assenza di una certificazione ne impedisce l'individuazione in via preventiva.

### 5.4.1 Provincia di Cuneo

In provincia di Cuneo prevale, sia in termini di numero che di posti letto, la ricettività extralberghiera, ovvero quella fornita da strutture complementari e campeggi (figg. 22-23).

<sup>87</sup> Dati dall'Osservatorio Turistico Regione Piemonte.

<sup>88</sup> Si rimanda in proposito al cap. 4.

Figura 22. Numero di strutture ricettive in provincia di Cuneo per tipologia (2014)

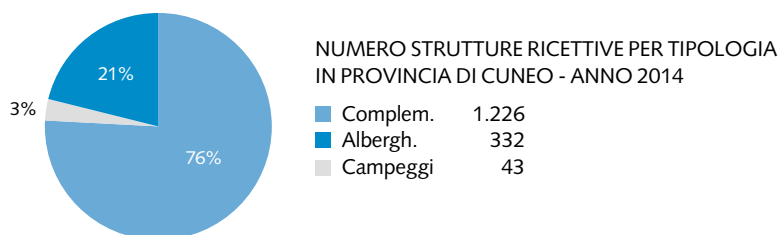
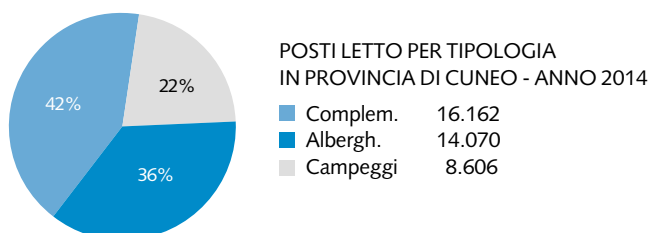


Figura 23. Posti letto in provincia di Cuneo per tipologia (2014)



#### 5.4.2 ATL del Cuneese

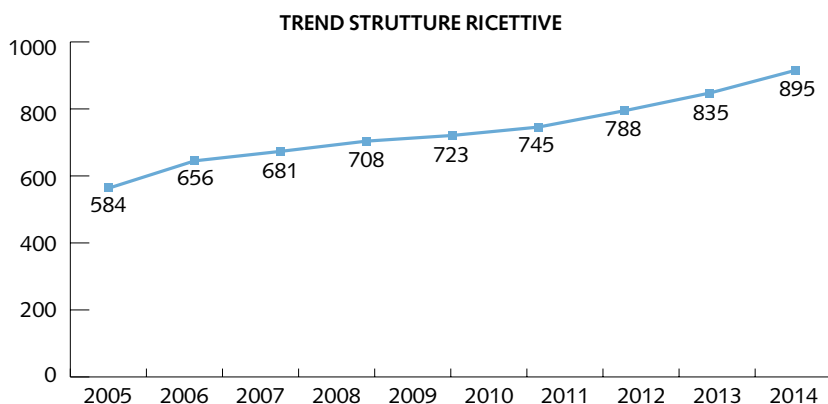
Con riferimento al numero di strutture ricettive nell'ATL del Cuneese, prevale la ricettività extralberghiera su quella alberghiera (70% contro 26%), in linea con il dato provinciale (tab. 16).

Tabella 16. ATL del Cuneese: numero di strutture ricettive per tipologia (2014)

Alberghiero		Complementare		Campeggi		Totale	
numero	%	numero	%	numero	%	numero	%
231	26%	625	70%	39	4%	<b>895</b>	100%

Il trend del numero delle strutture è in crescita: dal 2005 al 2014 vi è stato un incremento pari al 53%, passando da 584 a 895 strutture disponibili (fig. 24).

Figura 24. ATL del Cuneese: trend del numero di strutture ricettive (2005-2014)



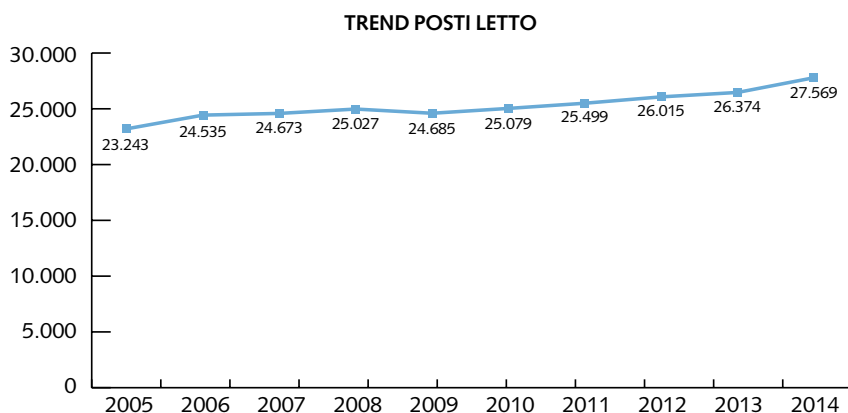
I dati relativi ai posti letto evidenziano un'equa distribuzione tra strutture alberghiere, extralberghiere e campeggi (tab. 17).

Tabella 17. ATL del Cuneese: posti letto per tipologia (2014)

Alberghiero		Complementare		Campeggi		Totale	
numero	%	numero	%	numero	%	numero	%
9.631	35%	9.792	35%	8.146	30%	<b>27.569</b>	100%

Anche in questo caso si evidenzia un trend in crescita: i posti letto sono passati dai 23.423 del 2005 ai 27.569 del 2014, pari a un incremento del 17,7% (fig. 25).

Figura 25. ATL del Cuneese: trend del numero di posti letto (2005-2014)



Nel territorio dell'ATL del Cuneese, i dati relativi alla ricettività *bike friendly* certificata evidenziano un ridotto numero di strutture presenti in Albergabici e nei Cuneo Bike Hotels: delle 895 strutture presenti, solamente 33 hanno una certificazione, ovvero meno del 4% (tab. 18).

Tabella 18. ATL del Cuneese: strutture ricettive certificate bikefriendly (2014)

	Alberghiere	Extralberghiere	Totale
Albergabici	3	4	7
Cuneo Bike Hotels	24	2	26
<b>Totale</b>	<b>27</b>	<b>6</b>	<b>33</b>
Strutture ricettive totali	231	664	895

### 5.4.3 ATL Langhe-Roero

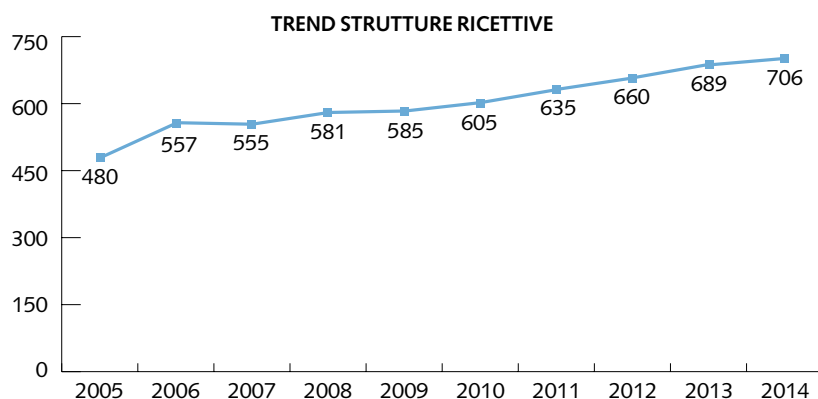
Con riferimento al numero di strutture, anche nell'ATL Langhe-Roero prevale in modo consistente la ricettività extralberghiera (tab. 19):

Tabella 19. ATL Langhe Roero: numero delle strutture ricettive per tipologia (2014)

Alberghiero		Complementare		Campeggi		Totale	
numero	%	numero	%	numero	%	numero	%
101	14%	601	85%	4	1%	<b>706</b>	100%

Il trend del numero delle strutture è in crescita: dal 2005 al 2014 vi è stato un incremento nel pari al 47%, passando da 480 a 706 (fig. 26).

Figura 26. ATL Langhe-Roero: trend del numero di strutture ricettive (2005-2014)



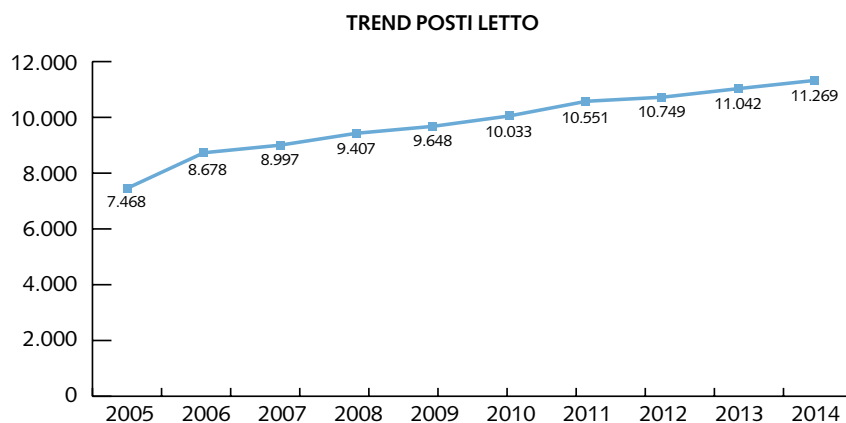
I dati relativi ai posti letto evidenziano un peso maggiore delle strutture extralberghiere complementari (57%) rispetto a quelle alberghiere (39%), mentre non sono diffusi i campeggi (4%) (tab. 20).

Tabella 20. ATL Langhe-Roero: numero di posti letto per tipologia (2014)

Alberghiero		Complementare		Campeggi		Totale	
numero	%	numero	%	numero	%	numero	%
4.439	39%	6.370	57%	460	4%	<b>11.269</b>	100%

Il numero dei posti letto registra un trend positivo, passando da 7.468 unità nel 2005 a 11.269 nel 2014, con un significativo aumento del 50,89% (fig. 27).

Figura 27. ATL Langhe-Roero: trend nel numero di posti letto (2005-2014)



I dati relativi alla ricettività *bike friendly* certificata nell'ATL Langhe-Roero evidenziano una assoluta scarsità di questo genere di strutture; infatti, su di un totale di 706 strutture ne vengono segnalate solamente 5 *bike friendly* certificate (tab. 21):

Tabella 21. ATL Langhe-Roero: strutture certificate bike friendly (2014)

	Alberghiere	Extralberghiere	Totale
Albergabici	1	3	4
Cuneo Bike Hotels	1	0	1
<b>Totale</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>5</b>
Strutture ricettive totali	101	605	706

## 5.5 Servizi

Nella mappatura che segue sono stati presi in considerazione i servizi di noleggio, facendo riferimento a quanto riportato dalle ATL, e di accompagnamento cicloturistico, prendendo in considerazione sia le informazioni delle ATL che la normativa regionale.

I requisiti per poter diventare un accompagnatore cicloturistico, secondo la normativa regionale, sono il compimento del diciottesimo anno di età e il diploma di scuola dell'obbligo.

Per poter esercitare la professione sono necessarie:

- una prova di selezione attitudinale per l'ammissione al corso;
- l'abilitazione professionale conseguita frequentando un apposito corso di qualificazione professionale e il superamento di una prova finale di accertamento;
- l'iscrizione presso gli elenchi provinciali.

### 5.5.1 ATL del Cuneese

- *Noleggio biciclette*

15 attività di noleggio biciclette segnalate sul sito dell'ATL del Cuneese.

- *Accompagnatori cicloturistici*

45 accompagnatori cicloturistici iscritti nell'elenco della provincia di Cuneo (a ottobre 2015).

Sul sito dell'ATL sono 10 i soggetti indicati tra accompagnatori MTB, società, associazioni e cooperative che svolgono attività sul territorio della provincia di Cuneo e che hanno deciso di utilizzare il sito dell'ATL come veicolo di promozione.

### 5.5.2 ATL Langhe-Roero

- *Noleggio biciclette*

17 noleggiatori di biciclette riportati sul sito dell'ATL Langhe-Roero.

- *Accompagnatori cicloturistici*

45 accompagnatori cicloturistici iscritti nell'elenco della provincia di Cuneo (a ottobre 2015).

10 soggetti, tra associazioni, cooperative, Ecomuseo delle Rocche del Roero, segnalati come accompagnatori *outdoor*.



## 5.6 Eventi cicloturistici

Eventi e manifestazioni ciclistiche o cicloturistiche rivestono una grande importanza: consentono ai partecipanti di entrare in contatto con la provincia di Cuneo per prendere parte alla singola manifestazione e, eventualmente, programmare un viaggio in futuro (magari con la famiglia o gli amici) per tornare a visitare il territorio.

È bene precisare che si tratta di manifestazioni rivolte a un target di ciclisti allenati fisicamente e che alcune di esse possiedono un'eco internazionale non indifferente:

- La Fausto Coppi Le Alpi del Mare<sup>89</sup>;
- La Granfondo della Nocciola Alta Langa<sup>90</sup>;
- IronBike<sup>91</sup>;
- Granfondo Internazionale Bra-Bra<sup>92</sup>;
- Il Giro delle Valli Monregalesi<sup>93</sup>.

### 5.6.1 ATL del Cuneese

- *La Fausto Coppi Le Alpi del Mare*

Caratteristiche principali:

- granfondo;
- maratona ciclistica internazionale;
- ogni anno nel mese di luglio a Cuneo (prima edizione nel 1987);
- una delle quattro "grandi" nel panorama ciclistico internazionale;
- partecipanti ultime edizioni circa 2.300 ciclisti (nel 2003 erano 900);
- 50% dei partecipanti arriva da fuori regione;
- 25-30% dei partecipanti è straniero;
- attivate diverse partnership con tour operator stranieri.

In contemporanea con la Fausto Coppi a Cuneo avviene la Fausto Coppi Mangia & Pedala:

- per chi ama le passeggiate immerso nella natura;
- scoperta dei prodotti tipici della gastronomia e della cultura locale;
- gita in bicicletta di circa 50 km.

- *IronBike*

Caratteristiche principali:

- rally di MTB articolato su 8 giornate a tappe;
- manifestazione annuale di carattere internazionale, giunta alla 23ª edizione;

89 <http://faustocoppi.net/it/>.

90 <http://faustocoppi.net/it/la-granfondo-della-nocciola-alta-lang/>.

91 <http://ironbike.it/>.

92 <http://www.brabra.org/default.aspx>.

93 <http://www.cicloamateurs.it/>.

- 100-120 è il numero massimo dei partecipanti (limitato volontariamente);
  - 250 persone interessate tra partecipanti e accompagnatori;
  - 80% dei partecipanti è straniero;
  - tendenza degli stranieri a recarsi sul posto diversi giorni prima per allenarsi;
  - la più dura prova concepita finora per MTB (primo posto nella top ten delle più dure gare esistenti al mondo – agenzia Outside Times) e l'unica in Europa.
- *Giro delle Valli Monregalesi*  
Caratteristiche principali:
    - manifestazione annuale (dal 1998);
    - 1.700 iscritti nel 2015;
    - partecipanti non solo italiani ma anche stranieri;
    - ha scalato posizioni tra le numerose granfondo ciclistiche italiane;
    - difficoltà tecniche e capacità organizzative al di sopra degli standard;
    - forte investimento in sicurezza.

### 5.6.2 ATL Langhe-Roero

- *Granfondo della Nocciola Alta Langa*  
Caratteristiche principali:
  - maratona ciclistica internazionale di media difficoltà;
  - manifestazione annuale (mese di agosto);
  - 120 km il percorso lungo, 84 il medio, 49 il circuito cicloturistico.

## 5.7 Mappatura generale dei percorsi

La mappatura dei percorsi è stata realizzata facendo riferimento in prima battuta alle informazioni disponibili sui siti delle ATL e, successivamente, sulla base di un'approfondita indagine che portasse all'individuazione di ulteriori portali in cui fossero presenti degli itinerari cicloturistici.

I siti web mappati, oltre a quelli delle ATL del Cuneese e di Langhe-Roero, sono i seguenti:

- Piemonteciclabile.com;
- Il Triangolo d'Oro del MTB;
- Associazione Colpo di Pedale;
- Parco Fluviale Gesso e Stura;
- Parco naturale delle Alpi Marittime;
- Associazione Ente Fiera Fredda;
- Cuneo360.it;
- Unione dei Comuni del Fossanese;
- Comunità montana Valli Grana e Maira;
- MTB Paradise Valle Maira;

- Comune di Acceglio;
- Comunità Montana Valli del Monviso;
- Ecomuseo delle Rocche del Roero.

Altri siti di interesse sono:

- Artigianato e Turismo in provincia di Cuneo;
- Cyclomonviso;
- Visit Po River;
- Saluzzo Turistica (IAT di Saluzzo);
- Associazione Vivi la Natura (Demonte e Valle Stura);
- Vallestura.net.

I risultati della mappatura sono riportati suddivisi per ciascun tipo di bicicletta. Con riferimento alla *slow bike*, laddove non indicata in modo esplicito come tipologia di bicicletta, si sono tenuti in considerazione informazioni relative alla lunghezza, al fondo stradale (asfalto o sterrato in buone condizioni), alla tipologia di strade percorse (secondarie, con traffico ridotto) e alla difficoltà indicata per l'itinerario (facile) (tab. 22).

Per ciascun percorso sono state selezionate le informazioni relative a:

- ATL di riferimento, in base alla porzione di territorio interessata dall'itinerario;
- tipologia ad anello o lineare;
- difficoltà, in base alla classificazione fornita nella descrizione del percorso; in assenza di una specifica informazioni a riguardo, sono state tenute in considerazione le caratteristiche del percorso in termini di dislivello, fondo stradale, eventuali passaggi tecnici segnalati, target di riferimento;
- geolocalizzazione, ovvero la possibilità o meno di scaricare il tracciato in formato GPS o in altro formato compatibile con la strumentazione cicloturistica.

Altre informazioni utili quali:

- lunghezza media;
- segnaletica: si è fatto riferimento all'indicazione di segnaletica cicloturistica; in alcuni casi, specialmente per le MTB, sono stati indicati come segnalati anche i percorsi in cui si fa riferimento alla segnaletica escursionistica, per quanto non sia appropriato dal momento che dovrebbe essere presente una segnaletica di tipi cicloturistico;
- pista ciclabile: non si intende esclusivamente pista ciclabile in sede propria; rientrano come conteggiati in questa categoria quegli itinerari che attraversano i centri abitati principali, in cui sono disponibili corsie ciclabili;
- sterrato: se indicata nella descrizione dell'itinerario la presenza anche solo in parte di strade sterrate;
- servizi segnalati: si fa riferimento ai portali web e ai materiali cartacei in cui sono riportate direttamente informazioni in merito a strutture ricettive, non necessariamente *bike friendly*, noleggiatori, riparatori di biciclette.

Tabella 22. Mappatura dei percorsi con divisione per MTB, bici da corsa e slow bike

	MTB	Bici da corsa	Slow bike
<b>Totale percorsi mappati</b>	<b>254</b>	<b>86</b>	<b>34</b>
ATL Cuneo	228	64	29
ATL Langhe-Roero	26	22	5
<b>Tipologia</b>			
Anello	136	33	23
Lineare	73	53	11
Non specificato	45	0	0
<b>Difficoltà</b>			
Facile	55	16	19
Medio	47	28	12
Difficile	88	36	3
Non specificato	64	6	0
<b>Geolocalizzazione</b>			
Presente	83	8	4
Assente	171	78	30
<b>Altre informazioni utili</b>			
Lunghezza media (km)	32	51	46
Segnaletica (almeno in parte, anche se non cicloturistica)	35	2	9
Ciclabile (almeno in parte, non sede propria)	36	20	17
Su sterrato (in tutto o in parte)	159	6	12
Servizi segnalati su sito o dépliant	60	32	26

Per il dettaglio dei percorsi, si rimanda all'appendice.

### 5.8 Il coinvolgimento degli attori locali

Con l'obiettivo di indagare il fenomeno del cicloturismo in provincia di Cuneo, sono stati somministrati dei questionari, con richiesta di rispondere facendo riferimento solo ai cicloturisti. Sono state intervistate le seguenti tipologie di soggetti (tab. 23):

- tour operator e agenzie di viaggio *incoming*;
- noleggiatori di biciclette;
- accompagnatori *outdoor*;
- associazioni, enti, consorzi;
- strutture ricettive *bike friendly*, iscritte ad Albergabici o Cuneo Bike Hotels, nonché campeggi.

Il questionario chiedeva di fornire informazioni in merito a:

- cicloturisti target;
- richieste nel corso dell'anno;
- percentuale di turisti stranieri e principali Paesi di provenienza;
- priorità per lo sviluppo del prodotto sul territorio.

*Tabella 23. Coinvolgimento degli attori locali: questionari inviati e risposte per categoria di operatori*

Categoria	Numero richieste inviate	Numero rispondenti
Tour operator <i>incoming</i> , noleggiatori e accompagnatori <i>outdoor</i>	32	11
Associazioni, enti, consorzi	37	12
Strutture ricettive	60	14
<b>Totale</b>	<b>129</b>	<b>37</b>

Le risposte ricevute dagli operatori turistici sono omogenee e, perciò, utili a rappresentare l'attuale situazione in provincia di Cuneo in termini di domanda e offerta.

### 5.8.1 *Tour operator incoming, accompagnatori outdoor e noleggiatori*

Le risposte ricevute da questa categoria di soggetti evidenziano una scarsa frequenza di richieste relative al cicloturismo. Questo è legato al fatto che la destinazione non è ancora organizzata al meglio nei confronti del target di riferimento, che viene comunque considerato prioritario per il futuro da tutti.

Le richieste giungono essenzialmente da turisti stranieri provenienti nella maggior parte dei casi da Svizzera, Nord Europa, BeNeLux e Germania; minore la domanda da parte di turisti americani, benché gli Stati Uniti siano considerati da diversi operatori privati un mercato di primaria importanza verso cui rivolgere la propria attività di promozione.

In merito alle priorità segnalate da questa categoria di operatori primeggiano la creazione e promozione di un'offerta rivolta alle famiglie e al turismo *slow* in generale, la disponibilità di piste ciclabili sul territorio e la presenza di segnaletica lungo i percorsi. Altre priorità segnalate sono state un maggior coordinamento dei diversi attori coinvolti nel cicloturismo, siano essi pubblici o privati, e la creazione di un sistema integrato dei percorsi.

Dal punto di vista dell'offerta risulta indispensabile poter proporre ai turisti non solo la possibilità di seguire un percorso cicloturistico con o senza guida, ma anche l'inserimento di attività varie per la scoperta del territorio, dalle visite guidate a monumenti e musei alla degustazione di prodotti tipici (tab. 24).

Tabella 24. Risultati dell'indagine svolta con tour operator incoming, accompagnatori outdoor e noleggiatori

Richiesta	Risposte
Target principali delle proposte offerte	Gruppi <i>leisure</i> Famiglie
Tipo di bici utilizzata nei vostri tour	E-bike (slow) MTB
Prezzo medio tour o servizio	50€: bici + guida per una giornata
Frequenza di richieste	Rara
% cicloturisti stranieri	> 90%
Paesi di provenienza principali	Svizzera Nord Europa/BeNeLux Germania
Paesi considerati prioritari	Svizzera Nord Europa/BeNeLux USA
Priorità segnalate	Offerta turismo <i>slow</i> /famiglie Piste ciclabili Segnaletica
Richieste più frequenti	Percorsi panoramici Poco traffico Visite e degustazioni lungo il percorso

### 5.8.2 Associazioni, enti e consorzi

Anche le associazioni, gli enti e i consorzi che hanno fornito una risposta al questionario sottolineano che il numero di richieste cicloturistiche nel corso dell'anno sia ridotto. Ciò è dovuto principalmente a un sistema di offerta parcellizzato e a un'organizzazione territoriale ancor limitata nei confronti dei cicloturisti, sebbene siano considerati un target prioritario per il territorio di riferimento.

La percentuale di turisti stranieri che si rivolge agli operatori di questa categoria è inferiore rispetto agli operatori privati. Le richieste principali in questo caso si riferiscono a informazioni generali su itinerari da poter percorrere e sulla disponibilità di mappe cartacee.

Al pari degli operatori privati, anche le associazioni, gli enti e i consorzi individuano come priorità per lo sviluppo del cicloturismo in provincia di Cuneo la creazione di un'offerta dedicata al turismo *slow* e alle famiglie, la realizzazione di piste ciclabili e l'apposizione di segnaletica lungo i percorsi. In aggiunta, altre priorità segnalate con un grado di frequenza inferiore sono la creazione di escursioni in giornata, la mancanza di strutture *bike friendly* propriamente dette, la ridotta presenza di esperti del settore e una generale mancanza di coordinamento del sistema di offerta.

Da segnalare anche in questo caso l'interesse da parte dei turisti di scoprire il territorio che stanno attraversando in bicicletta tramite la visita a luoghi di interesse e all'enogastronomia locale (tab. 25).

Tabella 25. Risultati dell'indagine svolta con associazioni, enti e consorzi

Richiesta	Risposte
Target principali dei servizi offerti	Sportivi Gruppi <i>leisure</i>
Frequenza di richieste	Rara
% cicloturisti stranieri	< 50%
Paesi di provenienza principali	Svizzera Germania Francia
Paesi considerati prioritari	Svizzera Nord Europa/BeNeLux
Priorità segnalate	Turismo <i>slow</i> /famiglie Piste ciclabili Segnaletica Escursioni in giornata Strutture <i>bike friendly</i>
Richieste più frequenti	Percorsi e relative mappe/ info Visite e degustazioni lungo il percorso

### 5.8.3 Strutture ricettive *bike friendly* e campeggi

Le risposte al questionario fornite dalle strutture ricettive *bike friendly* e dai campeggi evidenziano che la tipologia di clientela principale è rappresentata da sportivi; seguono i gruppi in vacanza e le coppie senza figli.

La quasi totalità dei cicloturisti si sposta con la propria bici al seguito e organizza il viaggio in autonomia. Prevalgono anche in questo caso i turisti stranieri, provenienti soprattutto da Germania, BeNeLux e Svizzera. Da segnalare che alcune strutture ricettive sono entrate in contatto con tour operator internazionali che organizzano vacanze cicloturistiche in provincia di Cuneo.

La permanenza media dei cicloturisti presso queste strutture è in linea con quella degli altri turisti ed è compresa tra una e due notti.

Tra le priorità segnalate per lo sviluppo del cicloturismo in provincia di Cuneo prevalgono la realizzazione di piste ciclabili e la presenza di una segnaletica chiara lungo i percorsi, così che i cicloturisti possano girare in autonomia. Tra le richieste seguono l'organizzazione di un sistema di offerta rivolto al turismo *slow* e alle famiglie, la realizzazione di escursioni in giornata e la presenza sul territorio di un maggior numero di professionisti del settore.

La richiesta di mappe cartacee dei percorsi e degli itinerari è tra le domande più frequenti (tab. 26).

Tabella 26. Risultati dell'indagine svolta con strutture ricettive bike friendly e campeggi

Richiesta	Risposte
<i>Tipologia di clienti</i>	Sportivi Gruppi <i>leisure</i> Coppie senza figli
<i>Tipo di bici</i>	MTB Bici da corsa
<i>% turisti con bici propria</i>	> 90%
<i>Organizzazione del viaggio</i>	In autonomia
<i>Richieste di pernottamento da cicloturisti</i>	Molto raramente
<i>% cicloturisti su turisti</i>	<= 10%
<i>% cicloturisti stranieri</i>	> 75%
<i>Provenienza</i>	Germania BeNeLux Svizzera Francia
<i>Permanenza media</i>	1-2 notti (in linea con altri turisti)
<i>Priorità segnalate</i>	Piste ciclabili Segnaletica Offerta turismo <i>slow</i> /famiglie Escursioni in giornata



## 6. Considerazioni conclusive e indicazioni operative

### 6.1 I target strategici

Considerate le caratteristiche della domanda a livello nazionale e internazionale, nonché le peculiarità della provincia di Cuneo e le attuali proposte mappate, è possibile individuare le seguenti tipologie di cicloturisti<sup>94</sup> quali target prioritari:

- lo *slow biker*, ovvero il ciclista escursionista, che utilizza la bicicletta per il piacere di scoprire il territorio sulle due ruote; in questa categoria rientrano anche le famiglie;
- l'appassionato di bici da corsa, cioè con un buon livello di preparazione atletica;
- l'amante della MTB, che coniuga l'utilizzo sportivo della bicicletta con i temi della natura e dell'avventura; rientrano in questa categoria gli amanti del *downhill*.

Lo sviluppo del cicloturismo in provincia di Cuneo dovrebbe concentrarsi sul target *slow biker*, che rappresenta il mercato più ampio in termini di domanda. Questo perché il prodotto creato per gli *slow biker* può essere proposto a tutti coloro che si recano in visita in provincia di Cuneo anche sul momento, come attività da praticare all'aria aperta per scoprire il territorio in modo alternativo, indipendentemente dalla preparazione fisica (soprattutto grazie alla diffusione di biciclette a pedalata assistita). Parallelamente, bici da corsa e MTB rappresentano due nicchie di mercato interessanti ma da potenziare: i prodotti sportivi legati a queste discipline sono rivolti solo a coloro che praticano tali sport e che, se interessati a praticarli anche in vacanza, cercheranno delle informazioni già prima di partire. In altre parole, la platea potenziale degli *slow biker* è nettamente superiore rispetto a quella dei cicloturisti sportivi; tuttavia, questi ultimi sono coloro che solitamente hanno un reddito e una capacità di spesa elevati e, pertanto, è necessario che la destinazione dedichi prodotti *ad hoc* anche a questi target di nicchia.

Le caratteristiche principali di ciascuna tipologia individuata possono essere così riassunte:

<sup>94</sup> I ciclisti itineranti, ovvero coloro che percorrono itinerari lineari cambiando continuamente il luogo di pernottamento, considerando gli obiettivi della presente relazione, possono rientrare nella categoria degli *slow bikers* se praticano cicloturismo itinerante senza fini agonistici, oppure in quella di appassionati di bici da corsa qualora utilizzino la bicicletta con una logica sportiva (coniugandola alla scoperta dei territori attraversati).

### 1 *slow biker*:

- ampia fascia di età, famiglie;
- utilizza la *slow bike* o, non agonisticamente, la MTB; è il target più interessato all'utilizzo delle *e-bike* (*slow* o MTB);
- solitamente le biciclette vengono noleggiate sul posto;
- predilige percorsi brevi, della durata di 3-4 ore; considerando una velocità media di 15 km/h significa percorsi non superiori ai 45-50 chilometri totali;
- necessita di strutture e servizi *ad hoc*, come piste ciclabili, indicazioni chiare, guide *outdoor*, percorsi facili.

### 2 *appassionato di bici da corsa*:

- età compresa tra 30 e 60 anni;
- partecipa a manifestazioni sportive;
- solitamente viaggia con la propria bici al seguito;
- può percorrere anche 150-200 chilometri al giorno.

### 3 *amante della MTB e downhill*:

- età compresa tra 25 e 45 anni;
- predilige i percorsi adrenalinici nella natura, meglio se con qualche passaggio tecnico;
- può percorrere anche 80-100 chilometri al giorno.

Sul segmento di domanda *slow biker*, è utile richiamare alcune caratteristiche di rilievo:

- in caso di utilizzo delle moderne *e-bike slow* è possibile prevedere un chilometraggio più ampio rispetto ai 45-50 chilometri sopra riportati; tuttavia, l'utilizzo delle *e-bike slow* non incide sulle ore in cui il cicloturista sarà disposto a rimanere seduto in sella durante la giornata, specialmente se non abituato o se si tratta di una famiglia con bambini;
- gli itinerari dovranno essere pianificati in modo che il turista abbia la possibilità di scoprire le bellezze storiche, artistiche, culturali ed enogastronomiche del territorio;
- promuovere un itinerario per famiglie significa prestare attenzione anche alle possibilità che il percorso offre ai più piccoli, nonché alle tipologie di bici e di accessori necessari;
- le strade dell'itinerario dovranno essere necessariamente a basso scorrimento di traffico; meglio sarebbe, soprattutto per le famiglie, l'utilizzo di strade chiuse al traffico veicolare;
- il fondo ideale è l'asfalto, ma sono accettabili anche sterrati in buone condizioni; da evitare la ghiaia, difficilmente percorribile anche in MTB se non si è abituati, sconsigliata in presenza di bambini;
- il percorso deve essere interamente segnalato in modo opportuno, sia su mappe cartacee da distribuire ai turisti che a livello di segnaletica stradale e di punti informazioni dislocati lungo il percorso;
- è importante che il cicloturista possa scaricare la traccia GPS del percorso.

Sulla base dei dati di mercato e delle informazioni fornite dagli attori del territorio intervistati, i Paesi target sono:

- Italia;
- Nord Europa (Germania, BeNeLux, Scandinavia);
- Stati Uniti.

## 6.2 Analisi SWOT: punti di forza e di debolezza, opportunità e minacce

Sulla base degli approfondimenti e delle indagini condotte e illustrate nei capitoli precedenti è stato possibile elaborare l'analisi SWOT<sup>95</sup> del prodotto cicloturismo in provincia di Cuneo. Punti di forza e di debolezza, opportunità e minacce sono stati individuati con riferimento a ciascun target di cicloturisti precedentemente richiamato, ovvero *slow biker*, appassionato di bici da corsa e amante di MTB (tab. 27).

Tabella 27. Analisi SWOT del prodotto cicloturismo in provincia di Cuneo per singolo target

	<i>Slow Biker</i>	Appassionato di bici da corsa	Amante di MTB
<b>PUNTI DI FORZA</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Varietà del paesaggio</li> <li>• Percorsi in pianura</li> <li>• Clima mite</li> <li>• Cultura, arte, storia</li> <li>• Enogastronomia</li> <li>• Riconoscimento Unesco per Langhe-Roero</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Varietà del paesaggio</li> <li>• Diversi livelli di pendenza (pianura, collina, montagna)</li> <li>• Granfondo di rilievo internazionale</li> <li>• Salite del Giro d'Italia</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Presenza delle Alpi</li> <li>• Presenza di <i>bike park</i></li> <li>• Percorsi nella natura</li> <li>• Varietà del territorio montano</li> <li>• Manifestazioni per MTB</li> </ul>
<b>PUNTI DI DEBOLEZZA</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Segnaletica</li> <li>• Geolocalizzazione</li> <li>• Intermodalità</li> <li>• Mancanza di un riferimento unico (per pianificazione e promozione)</li> <li>• Mancanza di un portale unico di riferimento per l'offerta</li> <li>• Scarsa chiarezza nel materiale reperibile online</li> <li>• Difficoltà nel trovare guide cicloturistiche che parlano le lingue straniere</li> </ul>		
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Piste ciclabili (in sede propria e non)</li> <li>• Utilizzo di strade pericolose</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Strutture ricettive <i>bike friendly</i> certificate</li> <li>• Pochi tour operator <i>incoming</i> specializzati in cicloturismo</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Percorsi per MTB coincidono con rete escursionistica</li> <li>• Problemi burocratici per aree SIC e per permessi dei proprietari dei terreni</li> <li>• Impianti di risalita con capacità limitata</li> <li>• Rischio congestione nei <i>bike park</i></li> </ul>

95 L'analisi SWOT esamina punti di forza (Strengths), debolezza (Weaknesses), opportunità (Opportunities) e minacce (Threats) di un oggetto di analisi.

## OPPORTUNITÀ

- Conoscenza dei territori da parte di Paesi ad alta propensione cicloturistica
  - Inserimento dell'offerta cicloturistica in provincia di Cuneo nelle proposte di tour operator internazionali
  - Partecipazione a Bandi Regione Piemonte e finanziamenti UE
- 
- Individuazione di strade secondarie asfaltate o sterrate (facilmente percorribili)
  - *E-bike*
  - Ricadute economiche significative su una filiera turistica estesa
  - Crescente interesse nel cicloturismo
- Individuazione di itinerari su strade secondarie asfaltate e poco trafficate
  - Target con capacità di spesa medio-alta
- *Bike park*: incremento percorsi e lavoro in rete
  - Manifestazioni per MTB/*downhill*

## MINACCE

- Tempi lunghi di realizzazione delle infrastrutture necessarie
- Standard e livelli di offerta più elevati in regioni e Paesi limitrofi
- Ridotto coordinamento a livello locale (*governance*)
- Assenza di personale qualificato nell'individuazione di itinerari ciclabili che sappia conciliare le esigenze tecniche dei tracciati con le caratteristiche turistiche

### 6.3 Percorsi prioritari per la provincia di Cuneo

I percorsi prioritari in provincia di Cuneo possono essere suddivisi in quattro categorie:

- 1 Percorsi della *Rete ciclabile di interesse regionale*, che si collegano con reti interregionali o con la rete transfrontaliera;
- 2 Percorsi all'interno di parchi e aree protette;
- 3 Percorsi ad anello o a margherita che si connettono con le direttrici principali;
- 4 Percorsi per MTB e *bike park*.

#### 6.3.1 La Rete ciclabile di interesse regionale

La D.G.R. della Regione Piemonte del luglio 2015 ha individuato il Progetto di *Rete ciclabile di interesse regionale*, tenendo in considerazione le reti EuroVelo e Bictalia.

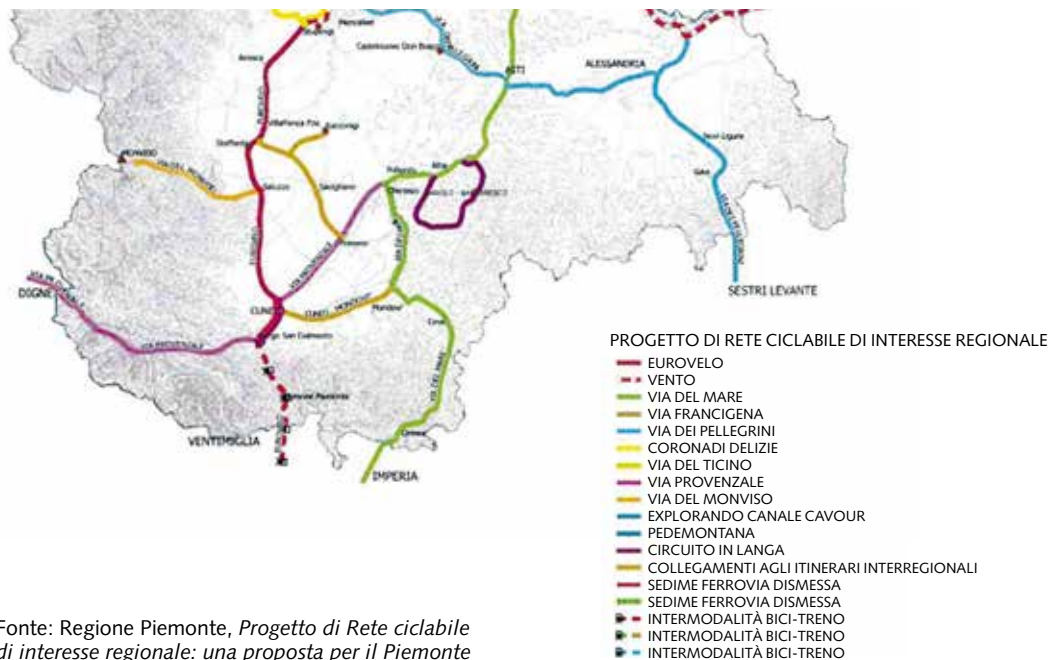
La provincia di Cuneo è interessata dal progetto per i percorsi elencati di seguito, per ognuno dei quali è riportato l'elenco dei comuni direttamente coinvolti nell'itinerario (fig. 28):

- **EuroVelo 8 – Via del Po**: Moretta, Cardè, Revello, Saluzzo (diramazione in Valle Po: Rifreddo, Sanfront, Paesana, Ostana, Crissolo), Manta, Verzuolo, Costigliole, Saluzzo, Busca, Tarantasca, Cuneo, Borgo San Dalmazzo, Roccavione, Vernante, Limone Piemonte;
- **Via del Monviso**: Saluzzo, Crissolo, Ostana, Robella di Paesana, Sanfront;
- **Via del Mare**: Govone, Priocca, Magliano Alfieri, Castagnito, Guarene, Barbaresco, Alba, Roddi, Verduno, La Morra, Bra (e frazione Pollenzo), Cherasco, Narzole, Novello, Monchiero, Lequio Tanaro, Fariglia-

no, Clavesana, Carrù, Mondovì, Bastia Mondovì, Cigliè, Niella Tanaro, Rocca Cigliè, Castellino Tanaro, Ceva, Nucetto, Bagnasco, Priola, Garessio, Ormea; da segnalare che questo percorso lineare è l'unico in Piemonte che collega direttamente i Paesaggi Vitivinicoli di Langhe-Roero e Monferrato, riconosciuti nel 2014 come Patrimonio Mondiale dell'Umanità dall'Unesco;

- **Via Provenzale:** Cherasco, Narzole, Bene Vagienna, Trinità, Sant'Albano Stura (oppure Cervere, Fossano), Morozzo, Montanera, Castelletto Stura, Cuneo, Borgo San Dalmazzo, Cervasca, Vignolo, Roccasparvera, Gaiola, Moiola, Demonte, Aisone, Vinadio, Sambuco, Pietraporzio, Argentera;
- **Circuito nelle Langhe:** Alba, Barbaresco, Barolo, Bonvicino, Bosia, Bosolasco, Castiglione Falletto, Castino, Cissone, Cortemilia, Cravanzana, Feisoglio, Gorzegno, La Morra, Mango, Monforte d'Alba, Murazzano, Neive, Neviglie, Niella Belbo, Novello, Roddi, San Benedetto Belbo, Serralunga d'Alba, Serravalle Langhe, Sinio, Treiso, Trezzo Tinella, Verduno; da segnalare, in particolare, che questo percorso si trova nei territori entrati a far parte del Patrimonio Unesco nel 2014 tra i Paesaggi Vitivinicoli di Langhe-Roero e Monferrato;
- **Collegamenti agli itinerari interregionali:** tra EuroVelo 8 e Via Provenzale (Staffarda/Racconigi-Savigliano-Fossano); tra Via Provenzale e Via del Mare (Cuneo-Mondovì).

Figura 28. I percorsi della Rete ciclabile di interesse regionale in provincia di Cuneo



Fonte: Regione Piemonte, *Progetto di Rete ciclabile di interesse regionale: una proposta per il Piemonte*

Utilizzando l'elenco dei comuni riportato è possibile fornire, per ciascun itinerario, informazioni di dettaglio relative alla ricettività alberghiera ed extralberghiera<sup>96</sup>:

### EuroVelo 8 – Via del Po

	Qualifica	Strutture	Camere	Letti	Letti %
Struttura alberghiera	Albergo	50	1176	2250	
	Albergo Residenziale	1	40	100	
<b>Totale strutture alberghiere</b>		<b>51</b>	<b>1216</b>	<b>2350</b>	<b>53,13%</b>
Strutture extralberghiere	Bed&Breakfast	45	100	193	
	Affittacamere	13	45	96	
	CAV - Residence	11	92	234	
	Alloggi Vacanze	4	89	279	
	Casa per Ferie	8	154	323	
	Ostello per la gioventù	1	4	24	
	<b>Totale strutture extralberghiere</b>		<b>82</b>	<b>484</b>	<b>1149</b>
Strutture ricettive alpinistiche	Rifugio alpino	1	8	8	
	Rifugio escursionistico	1	7	25	
<b>Totale strutture ricettive alpinistiche</b>		<b>2</b>	<b>15</b>	<b>33</b>	<b>0,75%</b>
Strutture ricettive rurali	Agriturismo	12	64	151	
<b>Totale strutture ricettive rurali</b>		<b>12</b>	<b>64</b>	<b>151</b>	<b>3,41%</b>
Complessi aria aperta	Campeggio	2	299	740	
<b>Totale complessi all'aria aperta</b>		<b>2</b>	<b>299</b>	<b>740</b>	<b>16,73%</b>
<b>TOTALE COMPLESSIVO STRUTTURE</b>		<b>149</b>	<b>2078</b>	<b>4423</b>	<b>100%</b>

96 Elaborazioni su dati dell'Osservatorio Turistico Regione Piemonte.

## Via del Monviso

	Qualifica	Strutture	Camere	Letti	Letti %
Strutture alberghiere	Albergo	17	276	529	
<b>Totale strutture alberghiere</b>		<b>17</b>	<b>276</b>	<b>529</b>	<b>41,26%</b>
Strutture extralberghiere	Bed&Breakfast	18	39	83	
	Affittacamere	4	11	24	
	CAV - Residence	1	5	9	
	Casa per Ferie	2	66	227	
	Ostello per la gioventù	1	4	24	
<b>Totale strutture extralberghiere</b>		<b>26</b>	<b>125</b>	<b>367</b>	<b>28,63%</b>
Strutture ricettive alpinistiche	Rifugio alpino	2	18	148	
	Rifugio escursionistico	2	16	74	
<b>Totale strutture ricettive alpinistiche</b>		<b>4</b>	<b>34</b>	<b>222</b>	<b>17,32%</b>
Strutture ricettive rurali	Agriturismo	5	27	65	
<b>Totale strutture ricettive rurali</b>		<b>5</b>	<b>27</b>	<b>65</b>	<b>5,07%</b>
Complessi aria aperta	Villaggio turistico	1	32	99	
<b>Totale complessi all'aria aperta</b>		<b>1</b>	<b>32</b>	<b>99</b>	<b>7,72%</b>
<b>TOTALE COMPLESSIVO STRUTTURE</b>		<b>53</b>	<b>494</b>	<b>1282</b>	<b>100%</b>

## Via del Mare

	Qualifica	Strutture	Camere	Letti	Letti %
Struttura alberghiera	Albergo	58	1581	3148	
<b>Totale strutture alberghiere</b>		<b>58</b>	<b>1581</b>	<b>3148</b>	<b>44,15%</b>
Strutture extralberghiere	Bed&Breakfast	90	208	417	
	Affittacamere	75	343	720	
	CAV - Residence	34	254	556	
	Alloggi Vacanze	8	21	42	
	Casa per Ferie	7	142	323	
<b>Totale strutture extralberghiere</b>		<b>214</b>	<b>968</b>	<b>2058</b>	<b>28,86%</b>
Strutture ricettive alpinistiche	Rifugio alpino	2	7	106	
	Rifugio escursionistico	2	6	18	
	Rifugio non gestito	1	1	18	
<b>Totale strutture ricettive alpinistiche</b>		<b>5</b>	<b>14</b>	<b>142</b>	<b>1,99%</b>
Strutture ricettive rurali	Agriturismo	78	452	1052	
<b>Totale strutture ricettive rurali</b>		<b>78</b>	<b>452</b>	<b>1052</b>	<b>14,75%</b>
Complessi aria aperta	Campeggio	2	160	490	
	Villaggio turistico	1	54	240	
<b>Totale complessi all'aria aperta</b>		<b>3</b>	<b>214</b>	<b>730</b>	<b>10,24%</b>
<b>TOTALE COMPLESSIVO STRUTTURE</b>		<b>358</b>	<b>3229</b>	<b>7130</b>	<b>100%</b>



## Via Provenzale

	Qualifica	Strutture	Camere	Letti	Letti %
Struttura alberghiera	Albergo	50	1292	2598	
<b>Totale strutture alberghiere</b>		<b>50</b>	<b>1292</b>	<b>2598</b>	<b>40,06%</b>
Strutture extralberghiere	Bed&Breakfast	56	121	246	
	Affittacamere	28	124	260	
	CAV - Residence	7	50	104	
	Alloggi Vacanze	2	9	18	
	Casa per Ferie	11	127	356	
	Ostello per la gioventù	3	13	58	
<b>Totale strutture extralberghiere</b>		<b>107</b>	<b>444</b>	<b>1042</b>	<b>16,07%</b>
Strutture ricettive alpinistiche	Rifugio alpino	18	14	875	
	Rifugio escursionistico	8	19	17	
	Rifugio non gestito	3	6	56	
<b>Totale strutture ricettive alpinistiche</b>		<b>29</b>	<b>139</b>	<b>1048</b>	<b>16,16%</b>
Strutture ricettive rurali	Agriturismo	14	72	203	
<b>Totale strutture ricettive rurali</b>		<b>17</b>	<b>72</b>	<b>203</b>	<b>3,13%</b>
Complessi aria aperta	Campeggio	8	526	1505	
	Villaggio turistico	1	28	89	
<b>Totale complessi all'aria aperta</b>		<b>9</b>	<b>554</b>	<b>1594</b>	<b>24,58%</b>
<b>TOTALE COMPLESSIVO STRUTTURE</b>		<b>209</b>	<b>2501</b>	<b>6485</b>	<b>100%</b>

## Circuito in Langhe

	Qualifica	Strutture	Camere	Letti	Letti %
Struttura alberghiera	Albergo	39	975	1924	
<b>Totale strutture alberghiere</b>		<b>39</b>	<b>975</b>	<b>1924%</b>	<b>32,87%</b>
Strutture extralberghiere	Bed&Breakfast	74	264	540	
	Affittacamere	96	424	876	
	CAV - Residence	33	195	463	
	Alloggi Vacanze	6	23	46	
	Casa per Ferie	3	80	141	
<b>Totale strutture extralberghiere</b>		<b>212</b>	<b>986</b>	<b>2066</b>	<b>35,30%</b>
Strutture ricettive rurali	Agriturismo	122	681	1543	
<b>Totale strutture ricettive rurali</b>		<b>122</b>	<b>681</b>	<b>1543</b>	<b>26,36%</b>
Complessi aria aperta	Campeggio	1	20	80	
	Villaggio turistico	1	54	240	
<b>Totale complessi all'aria aperta</b>		<b>2</b>	<b>74</b>	<b>320</b>	<b>5,47%</b>
<b>TOTALE COMPLESSIVO STRUTTURE</b>		<b>375</b>	<b>2716</b>	<b>5853</b>	<b>100%</b>

### 6.3.2 Percorsi all'interno di parchi e aree protette

Lo sviluppo di percorsi all'interno di parchi e aree protette dovrà prendere come riferimento:

- la Pista ciclabile del Tanaro (ATL Langhe-Roero), indicata sul sito di Biclitalia come ciclovia di qualità – ovvero un percorso che per infrastrutture, caratteristiche del paesaggio, sicurezza e servizi offerti può essere considerato al di sopra della media nazionale; si tratta di un tracciato molto facile, lungo le rive del fiume Tanaro, privo di dislivello altimetrico;
- i sentieri per MTB dell'Ecomuseo delle Rocche del Roero (ATL Langhe-Roero), per ognuno dei quali è disponibile una scheda tecnica con la descrizione del percorso, le tempistiche, il livello di difficoltà, la traccia GPS, una galleria fotografica e il link diretto alle strutture ricettive circostanti;
- i percorsi cicloturistici del Parco fluviale Gesso e Stura (ATL del Cuneese), che ha individuato alcuni percorsi adatti alle due ruote completamente segnalati e su strade secondarie tra cascine storiche, canali irrigui e paesaggi campestri, con l'apposizione lungo il percorso di paline,

bacheche e legghi che guidano il visitatore alla scoperta del territorio nei suoi tratti naturalistici e storico-culturali.

Alcuni percorsi potenziali che rientrano in questa categoria, oltre alle proposte in studio per il Parco fluviale Gesso e Stura, possono essere rappresentante da:

- continuazione della Pista ciclabile del Tanaro, con la necessità di ricostruire un ponte a Neive, punto in cui il tracciato, attualmente, si ferma: per continuarlo è necessario intervenire anche sul fattore sicurezza, dal momento che, in caso di ricostruzione del ponte, lungo la continuazione del tracciato si trovano al momento campi nomadi che non vedono di buon occhio il passaggio di turisti sulle due ruote. Il percorso è adatto per gli *slow bikers* con utilizzo di MTB;
- itinerari per appassionati di bici da corsa e *slow bikers* nel Parco naturale delle Alpi Marittime, con la necessità di sostituire i tratti del percorso che, attualmente, si trovano su strade principali trafficate o con fondo stradale sporco (e quindi pericoloso anche per ciclisti esperti), strade chiuse al traffico senza abitazioni e fontane;
- percorsi pianeggianti per *slow bikers* nel Parco del Po Cuneese – Parco del Monviso, in aggiunta al percorso cicloturistico che collega Saluzzo con Villafranca<sup>97</sup>;
- percorsi per MTB adatti anche ai meno esperti con riferimento all'Ecomuseo delle Rocche del Roero.

### 6.3.3 Percorsi ad anello o a margherita connessi alle direttrici principali

La presenza sul territorio di itinerari di respiro nazionale ed europeo, intesi come percorsi interregionali o transfrontalieri, è di fondamentale importanza per lo sviluppo locale del cicloturismo, dal momento che vi è la possibilità di pianificare percorsi ad anello o a margherita che si intersechino con le direttrici sovralocali per offrire al cicloturista la possibilità di variare la propria esperienza rispetto alla ciclovie principale, scoprendo così il territorio che sta attraversando e una varietà di punti di interesse. Naturalmente, tali percorsi sono utilizzabili anche da coloro che non si trovano a percorrere le ciclovie interregionali o transfrontaliere, ma che desiderano scoprire il territorio in cui si trovano in sella alla bicicletta.

L'intera provincia di Cuneo consente di individuare itinerari ad anello di questo tipo; in base alla mappatura effettuata, si segnalano in particolare come territori di riferimento i seguenti: Langhe, Monregalese, Valle Maira, Valle Varaita, Valle Grana e Valle Stura.

Per quanto riguarda gli itinerari a margherita, si segnalano in particolare i comuni di: Cuneo, Alba, Cortemilia, Fossano, Borgo San Dalmazzo, Saluzzo, Mondovì, Limone Piemonte.

97 <http://www.parcodelpocn.it/ita/sentieri.asp#pianura>.

### 6.3.3 Bike park e percorsi per MTB

I *bike park* rappresentano un potenziale di offerta rilevante per gli amanti di MTB e per gli sportivi che, in generale, ricercano percorsi tecnici e adrenalinici a contatto con la natura.

Per rendere maggiormente fruibile l'offerta ai turisti sono indispensabili una serie di interventi, primi fra tutti:

- la necessità di lavorare in rete nella creazione del prodotto, in modo che il potenziale turista abbia a disposizione diverse possibilità di rimanere sul territorio per un tempo prolungato;
- una promozione univoca rivolta al target di riferimento, in Italia e all'estero.

Le maggiori difficoltà attualmente segnalate dai gestori dei *bike park* della provincia di Cuneo sono riassumibili nel modo seguente:

- utenza di prossimità, con una permanenza limitata al tempo necessario per percorrere l'itinerario; ne consegue che le ricadute economiche interessano solamente le attività interne o immediatamente esterne al *bike park* stesso;
- ingenti spese correnti di gestione e manutenzione degli impianti e dei percorsi;
- redditività limitata a causa del breve periodo di apertura;
- attività lavorativa concentrata nei fine settimana;
- gli impianti di risalita risentono del fenomeno di congestione anche in caso di soglie non elevate di presenze; in ottica di incremento dei flussi verso queste strutture, il fenomeno del congestionamento rappresenta una problematica da non sottovalutare;
- burocrazia legata alla presenza di aree SIC, ovvero dei Siti di Importanza Comunitaria che, pur non essendo aree protette nel senso tradizionale, comportano una serie di limitazioni al fine di tutelare la biodiversità dei territori;
- difficoltà di dialogo tra i proprietari dei terreni su cui sorgono i *bike park* e i percorsi per MTB e i gestori di questi ultimi.

Le potenzialità legate all'offerta relativa ai *bike park* sono decisamente superiori rispetto alla situazione attuale. Da sottolineare, inoltre, che si tratta di un settore di cui potrebbe beneficiare in particolare il territorio dell'ATL del Cuneese, che morfologicamente e strutturalmente è più adeguato per questo target di domanda.

Per sfruttare le potenzialità legate a questo segmento di domanda risulta necessario:

- lavorare in rete così che gli utenti abbiano a disposizione diversi *bike park* nel territorio di riferimento, i quali propongono percorsi con differenti livelli di difficoltà. In questo modo, sarà possibile realizzare dei percorsi non solo per la pratica del *downhill*, ma anche di altri sport

quali, per esempio, il *free ride*, collegando diversi comuni del territorio e incrementando ulteriormente l'offerta a disposizione del turista;

- una volta strutturata l'offerta, fare un'importante campagna di promozione, in Italia e all'estero, così da poter aprire e utilizzare gli impianti in diversi mesi dell'anno (da giugno a settembre-ottobre) e per diversi giorni della settimana, anche al di fuori dei fine settimana;
- incrementare il numero degli impianti di risalita;
- incrementare il numero dei percorsi per evitare che un aumento dei flussi generi congestione all'interno degli impianti, con conseguenze negative nei confronti dei turisti;
- identificare all'interno dei *bike park* un'offerta rivolta alle famiglie che sia complementare a quella dedicata agli sportivi amanti dell'avventura;
- destinare risorse esterne non solo agli investimenti iniziali necessari per l'apertura o lo sviluppo delle strutture, ma anche alle spese di gestione cui è necessario far fronte per continuare l'attività e mantenere livelli e standard di servizio elevati.

## 6.4 Priorità di intervento

Le priorità di intervento riguardano gli aspetti seguenti:

- 1 piste ciclabili;
- 2 ricettività;
- 3 servizi sui percorsi;
- 4 informazione, comunicazione e promozione;
- 5 *governance*.

### 6.4.1 Le piste e i percorsi ciclabili

Con il termine "pista" o "percorso ciclabile" si intende un tratto stradale in sede propria oppure un itinerario nel quale il ciclista trova dei provvedimenti e/o delle infrastrutture che gli rendono la percorrenza più agevole e sicura.

Le piste ciclabili e i percorsi ciclabili rivolti ai turisti devono essere identificati tenendo presente sia le caratteristiche tecniche – pista ciclabile in sede propria, corsia ciclabile su carreggiata, itinerario ciclabile in promiscuo con il traffico veicolare – sia le peculiarità di rilievo turistico in ambito storico, artistico, culturale, naturalistico, paesaggistico ed enogastronomico.

### Le caratteristiche tecniche<sup>98</sup>

Una pista ciclabile deve rispettare i seguenti criteri:

- **sicurezza:** minimizzare i pericoli per il ciclista, sfruttando viabilità esistente a basso traffico o meglio ancora strade secondarie chiuse al traffico veicolare;
- **coerenza:** itinerario continuo, ovvero che assicuri una precisa connettività nel passaggio da un territorio all'altro, con un carattere proprio e identificabile;
- **linearità:** evitare inutili deviazioni, se non per motivi legati alla scoperta delle peculiarità del territorio, siano esse paesaggistiche, culturali, enogastronomiche;
- **attrattività turistica:** itinerario piacevole da percorrere in bicicletta, che attraversi aree particolarmente interessanti, con una serie di possibilità per il cicloturista di scoprire il territorio che sta attraversando;
- **comfort:** itinerario che permetta un flusso agevole di ciclisti, sia fruibile senza problemi e disponga dei servizi di cui il cicloturista ha o può aver bisogno.

La lunghezza, la difficoltà e il fondo stradale della pista ciclabile dipendono dal target di riferimento. In linea generale è utile individuare:

- i percorsi facili, il più possibile pianeggianti, con una lunghezza inferiore ai 50 chilometri e su strade asfaltate o con sterrato in buone condizioni per il target *slow biker*/famiglie; da tenere presente che l'utilizzo di *e-bike* consente agli *slow bikers* di affrontare percorsi collinari e salite in modo comunque agevole;
- i percorsi medio-lunghi, resi impegnativi dalla presenza di salite e su fondo asfaltato per gli appassionati di bici da corsa;
- i percorsi brevi e particolarmente tecnici all'interno dei *bike park* o percorsi medio-lunghi, ma sempre con passaggi tecnici per gli amanti della MTB, su fondo asfaltato, sterrato anche se non in buone condizioni ma sempre comunque sicuri da percorrere.

### La segnaletica

La segnaletica deve essere presente e uniforme lungo tutto l'itinerario, indicando il tipo di bicicletta a cui il percorso si adatta. Si noti che la segnaletica è indispensabile per tutti i target di turista individuati. In generale, è necessario installare apposita cartellonistica nei punti principali, con la direzione da seguire, il punto di arrivo e la distanza in chilometri, e nei punti secondari, con l'indicazione da seguire.

Ogni 8-10 chilometri sarebbe buona norma prevedere un punto d'informazione, ovvero un pannello illustrativo con tutte le informazioni relative al percorso e gli aspetti naturalistici, storici e culturali del luogo.

<sup>98</sup> Tutte le informazioni di dettaglio e le relative fonti utilizzate sono riportate in tema di offerta cicloturistica nei capitoli precedenti.

Con riferimento alla segnaletica si vuole sottolineare come attualmente, soprattutto per i percorsi MTB, spesso si utilizzi la segnaletica escursionistica; trattandosi, però, di un percorso pensato per il trekking, le informazioni fornite non sono sempre adeguate per le due ruote. Inoltre, se il flusso di persone a piedi fosse notevole, si potrebbero presentare dei rischi sia per l'escursionista che per il cicloescursionista.

#### 6.4.2 La ricettività<sup>99</sup>

Ciascun itinerario deve essere accompagnato da informazioni in merito alla ricettività. In particolare, è utile fornire ai turisti elenchi completi delle strutture ricettive *bike friendly* certificate che si trovano lungo il percorso. Attualmente, sono poche le strutture in provincia di Cuneo che presentano le caratteristiche necessarie.

Le caratteristiche principali richieste a una struttura per essere *bike friendly* sono le seguenti:

- possibilità di pernottare anche solo per una notte;
- presenza di una stanza chiusa e sicura per le biciclette;
- servizi e strutture per lavare e asciugare vestiti e attrezzatura;
- un kit di riparazione a disposizione degli ospiti;
- una colazione con alimenti adatti ai ciclisti;
- accessibilità in bicicletta senza grandi difficoltà o rischi.

Una considerazione relativa ai Paesi target individuati e, in particolare, al Nord Europa è la necessità di incrementare la ricettività extralbergiera, con riferimento soprattutto a campeggi che forniscano standard e livelli di servizio medio-alti.

#### 6.4.3 I servizi sui percorsi

I servizi di cui può necessitare un cicloturista sono:

- noleggiatori, con indicazione delle tipologie di bicicletta a disposizione e della possibilità o meno di consegna/ritiro del mezzo in un luogo concordato con il turista; rispetto alla tipologia di bicicletta: bici ed *e-bike* con accessori adatti alle famiglie;
- assistenza tecnica, con indicazione in particolare del servizio di recupero e intervento sul posto in caso di guasto della bicicletta;
- guide cicloturistiche, con indicazione delle lingue parlate;
- strutture ristorative, con particolare riferimento a quelle *bike friendly*, raggiungibili dal cicloturista in modo agevole durante il tragitto;
- parcheggi coperti in cui poter riporre la bicicletta durante il percorso dell'itinerario.

<sup>99</sup> Tutti gli aspetti di dettaglio e le relative fonti utilizzate sono trattati nei capitoli precedenti.

Per ciascuna tipologia si dovranno disporre degli elenchi da fornire ai turisti. Per i turisti che non viaggiano con la bici al seguito, oltre ai noleggiatori privati sarebbe utile che nei principali comuni della provincia di Cuneo fosse disponibile il servizio di *bike sharing* anche per i turisti (e non solo per i residenti), ovvero la possibilità per il turista di utilizzare le biciclette comunali per un certo numero di ore o di giorni.

Dal momento che in futuro sarà sempre maggiore la domanda di *e-bike*, sarebbe utile per i comuni poter mettere a disposizione dei turisti queste tipologie di biciclette, sempre attraverso il sistema del *bike sharing*.

Da non dimenticare, in tema di servizi per il cicloturista, anche l'intermodalità: questo punto, qualora non possa essere affrontato a livello regionale o nazionale, deve essere preso in considerazione a livello locale, legato direttamente alla fruibilità dei percorsi che vengono segnalati ai turisti. L'intermodalità non riguarda solamente la possibilità di trasportare le biciclette sui treni, ma anche di avere sul posto un servizio pubblico *bike friendly* per quanto riguarda gli autobus di linea e i taxi.

#### 6.4.4 *Il sistema di informazione, comunicazione e promozione*

Per tutti i percorsi è necessario predisporre delle mappe cartacee, preferibilmente in materiale plastificato resistente all'acqua e agli strappi. Risulta di fondamentale importanza la geolocalizzazione degli itinerari, ovvero la possibilità di scaricare in GPS la traccia dell'itinerario da seguire mentre si è in sella alla bicicletta, con indicazione dei servizi sul percorso realmente disponibili e dei punti di interesse.

Esistono già numerosi siti e portali sugli itinerari cicloturistici in provincia di Cuneo, ma risultano spesso poco coordinati tra loro. Il coordinamento tra gli attori è da ritenersi indispensabile ai fini di un'adeguata informazione, accoglienza e promozione dei cicloturisti e di una migliore allocazione delle risorse.

#### 6.4.5 *Il sistema della governance*

Sulla base delle esperienze europee di successo e di quanto segnalato dagli *stakeholder* locali, il tema della *governance* emerge quale elemento cruciale.

In particolare, si riportano di seguito le priorità:

- incentivare forme di aggregazione tra soggetti pubblici e privati interessati dal tracciato, per esempio associazioni o consorzi misti pubblico-privato; in questo modo, ciascun soggetto diventa corresponsabile nella gestione e nel mantenimento del percorso stesso. L'aggregazione dei soggetti interessati è fondamentale per individuare un unico punto di riferimento per i singoli percorsi, riducendo i tempi necessari per



esporre e trovare una soluzione ai problemi. Ai fini dell'aggregazione, dunque, le ATL rappresentano il canale principale per favorire un collegamento tra pubblico e privato;

- identificare il territorio della provincia di Cuneo come destinazione *bike friendly* con l'utilizzo e la promozione di un marchio riconoscibile dal turista, ovvero un marchio attraverso cui il turista possa individuare i singoli itinerari e i singoli servizi legati ai percorsi, realizzati e strutturati seguendo i criteri richiamati;
- la qualità di percorsi e servizi riconducibili al marchio deve essere garantita attraverso disciplinari condivisi e sottoscritti da tutti gli attori coinvolti, siano essi pubblici o privati; nel disciplinare dovranno essere individuati prioritariamente, in base alle caratteristiche e alle necessità, tutti gli obblighi e i compiti di ciascun partecipante; in tema di disciplinari è utile fare riferimento ai cosiddetti club di prodotto<sup>100</sup>, i cui elementi operativi, individuata la nicchia di domanda e costruito il prodotto, sono infatti la condivisione di un disciplinare, la creazione di un marchio, la definizione di un piano finanziario e commerciale e la verifica dei risultati;
- incentivare la struttura a rete dei servizi necessari al cicloturista, siano esse strutture ricettive, ristorative, noleggiatori, guide cicloturistiche, ecc.; la struttura a rete agevola in modo consistente l'organizzazione dell'offerta, a vantaggio non solo dei turisti, ma anche degli stessi partecipanti alla rete di servizi.

Per quanto riguarda, in particolare, gli attori pubblici e privati coinvolti, si vuole fare riferimento esclusivamente a coloro che sono direttamente interessati alla gestione del prodotto cicloturismo, ovvero le ATL, i comuni, le associazioni/consorzi che propongono servizi ai cicloturisti, le guide *outdoor*, i noleggiatori, le strutture ricettive e ristorative.

Nel sistema di *governance* dovranno essere coinvolti anche soggetti qualificati che abbiano lavorato in precedenza alla creazione e allo sviluppo del prodotto cicloturistico in realtà diverse, in appoggio a coloro che sul territorio si occupano già di cicloturismo con risultati positivi.

I benefici per ciascun soggetto si hanno in termini di promozione e di ricadute economiche positive legate a un incremento dei flussi turistici, nonché di economie di agglomerazione con conseguente riduzione dei costi legata, principalmente, alla maggiore forza contrattuale di un gruppo di soggetti rispetto ad attori singoli.

L'obiettivo di fondo della *governance* così definita è quello di favorire alleanze strategiche e aggregazioni di scopo, in grado di migliorare la qualità dell'offerta, stimolare la creazione di reti al fine di creare valore e potenziare la forza commerciale della destinazione.

<sup>100</sup> Il club di prodotto è un tema che nasce in seguito al cambiamento epocale legato al passaggio da un turismo per destinazione al turismo per motivazione; si tratta di una forma di aggregazione tra imprese finalizzata alla creazione di un prodotto turistico specifico destinato a un mercato specifico. Fonte: <http://www.dlls.univr.it/documenti/OccorrenzaIns/matdid/matdid132883.pdf>.

I soggetti pubblici e privati così aggregati si troveranno a dar vita a una rete nell'organizzazione e gestione dei servizi che andrà a tutto vantaggio dell'esperienza vissuta dal turista durante la vacanza.

Le aggregazioni di soggetti pubblici e privati devono presentare un sistema di *governance* che garantisca qualità e gestione, in grado di esplicitare un *business plan* e un disciplinare; inoltre, devono essere in grado di verificare gli andamenti della gestione e di intervenire laddove necessario, attraverso, per esempio, un aggiornamento periodico del disciplinare individuato.

I soggetti pubblici che richiedono finanziamenti per sviluppare il prodotto cicloturismo dovranno esplicitare quali partner privati intendono coinvolgere nel sistema a rete; nella destinazione delle risorse disponibili dovrà essere data priorità alle aggregazioni e alle reti in grado di garantire un'offerta compatibile con la domanda e di favorire la commerciabilità del prodotto e la permanenza dei turisti sul territorio.

A titolo di esempio, dovranno essere considerate prioritarie le reti che garantiscono:

- percorsi di 30-40 chilometri per il target *slow*/famiglie su strade secondarie prive di traffico oppure a bassa percorrenza;
- le aggregazioni di tre o quattro *bike park* per il target MTB sportivo;
- percorsi di 80-100 chilometri per il target degli appassionati di bici da corsa;
- i criteri infrastrutturali richiamati;
- la presenza dei servizi accessori quali noleggio, guide, assistenza, intermodalità, strutture ricettive e ristorative, ecc.

Un aspetto importante che deve essere integrato nel sistema di *governance* e nell'attività della rete è la formazione per i soggetti che partecipano alla rete stessa. Si pensi, per esempio, all'organizzazione di corsi di lingua inglese, con riferimento *in primis* alle guide e agli accompagnatori *outdoor*, in modo da poter fornire un servizio di qualità anche ai turisti stranieri, oppure all'organizzazione di seminari legati al tema dell'accoglienza, che rappresenta un fattore determinante nella soddisfazione del turista.

All'interno del sistema di *governance*, le risorse reperibili all'esterno dovrebbero essere destinate:

- a incentivare la creazione e il mantenimento del sistema di *governance* stesso;
- alle ATL, affinché possano svolgere il ruolo di promotori, nell'analisi e sviluppo del prodotto, e di coordinamento tra i diversi *stakeholder* coinvolti; le ATL, inoltre, svolgono un ruolo fondamentale nella comunicazione del prodotto attraverso la promozione dello stesso e la realizzazione del materiale informativo;
- ai comuni, o meglio alle aggregazioni di comuni e agli enti pubblici in generale, per la realizzazione di piste ciclabili in sede propria, ove necessarie, e per la conseguente messa in sicurezza e il mantenimento in con-

dizioni ottimali dei percorsi individuati – attraverso l'acquisto e la messa a disposizione dei turisti di biciclette, preferibilmente del tipo *e-bike*, oppure la possibilità di trasportare le biciclette sui bus di linea urbani;

- agli enti, alle associazioni e ai consorzi per le attività connesse allo studio di percorsi cicloturistici fruibili, alla geolocalizzazione dei percorsi, all'organizzazione di eventi cicloturistici di richiamo nazionale o internazionale e alle attività di assistenza ai turisti.

Gli attori del territorio, coinvolti negli incontri realizzati, hanno dimostrato una forte sensibilità verso il tema del cicloturismo, testimoniata dai seguenti aspetti:

- le numerose iniziative intraprese, come la realizzazione di portali dove vengono presentate le possibilità cicloturistiche nelle diverse zone della provincia di Cuneo;
- l'elevato numero di soggetti pubblici e privati che si occupano di cicloturismo.

Il sistema di organizzazione e gestione dell'offerta, ovvero il sistema della *governance*, deve essere in grado di riunire tutti gli attori coinvolti per poter dar vita a una massa critica in grado di presentarsi con una certa forza sul mercato del cicloturismo e delle vacanze *outdoor*, laddove siano presenti destinazioni e territori che investono già da tempo nel cicloturismo.

In caso contrario, continueranno a esistere e a nascere numerose iniziative che avranno difficoltà notevoli a farsi spazio su un mercato in continua evoluzione. La provincia di Cuneo intesa come destinazione cicloturistica deve essere in grado di presentarsi unita nell'organizzazione e promozione dell'offerta e differenziata per quanto riguarda le proposte da rivolgere ai diversi target di cicloturisti, così da soddisfare l'eterogeneità delle richieste, i bisogni e le aspettative.

## 6.5 Tempistica degli interventi

### 6.5.1 Breve periodo

Nel breve periodo sarebbe opportuno portare avanti contemporaneamente:

- interventi di pianificazione di piste ciclabili in sede propria, su percorsi turisticamente di pregio, ove indispensabili per garantire la sicurezza ai ciclisti ed evitare così inutili allungamenti del percorso, privi di attrattività;
- individuazione e valorizzazione di percorsi ciclabili (come definiti in precedenza) che possano essere immediatamente fruibili dai cicloturisti o che richiedano minimi interventi infrastrutturali. Su questi percorsi sarà necessario apporre la segnaletica/cartellonistica stradale, nonché tracciare le mappe in GPS e stampare mappe cartacee; nell'individuare i percorsi di questo tipo dovrà essere data priorità a quegli itinerari:

- che si intersecano con le ciclovie interregionali e transfrontaliere;
- in cui il punto di partenza sia raggiungibile in modo agevole;
- in cui sia possibile individuare alternative diverse in termini di difficoltà, in modo che possano diventare attrattivi per un maggior numero di cicloturisti.

Entrambe le operazioni devono essere realizzate attraverso il coinvolgimento diretto degli attori locali interessati al tema del cicloturismo o che attualmente operano, oppure hanno operato in passato, in questo mercato.

L'individuazione nel breve periodo di percorsi immediatamente fruibili consente di promuovere itinerari verificati dal punto di vista della sicurezza, della fruibilità e della corrispondenza con gli interessi e le necessità di ciascun target di turista. In altre parole, consente di avere un prodotto da mettere sul mercato.

### 6.5.2 Medio-lungo periodo

Nel medio-lungo periodo sarà necessario:

- realizzare, in sede propria, piste ciclabili individuate nella fase precedente, con la possibilità di incrementarne l'offerta;
- mantenere i percorsi individuati in buono stato di conservazione;
- individuare nuovi percorsi e/o modificare quelli esistenti in base alle motivazioni di viaggio dei turisti;
- monitorare costantemente la domanda dal punto di vista di esigenze e preferenze;
- monitorare la *customer satisfaction* attraverso la somministrazione di questionari di gradimento;
- monitorare costantemente le novità introdotte nel mercato delle biciclette in modo da adeguare l'offerta presente sul territorio;
- incrementare il numero di *e-bike* a disposizione dei cicloturisti;
- incentivare un sempre maggior numero di *stakeholder* strategici a partecipare al sistema di *governance* del prodotto cicloturismo;
- verificare la bontà della *governance* scelta e apportare le opportune modifiche; il sistema di *governance* deve dare dei risultati agli operatori pubblici e privati coinvolti: pertanto, è necessario verificare l'entità di questi risultati, individuare eventuali problematiche e intervenire di conseguenza (per esempio, tramite una modifica degli *stakeholder* coinvolti oppure un aggiornamento del disciplinare previsto e sottoscritto dagli operatori pubblici e privati).

## MAPPATURA DEI PERCORSI - TABELLA COMPLESSIVA - TARGET MTB

	Itinerario	Tipologia	KM	Difficoltà	Sterrato	Geo-local	Segnaletica	Ciclabile	Riferimento	ATL
1	L'anello di Caprauna - Valle Tanaro	Anello	25	M/D	x	no			ATL Cuneo - MTB	Cuneo
2	La balconata di Ormea - Valle Tanaro	Anello	25	M/D	x	no			ATL Cuneo - MTB	Cuneo
3	Da Ceva a Battifollo - Valle Mongia	Lineare	25	M		no			ATL Cuneo - MTB	Cuneo
4	Da Garessio al Monte Berlino - Valle Tanaro	Anello	21	D		no			ATL Cuneo - MTB	Cuneo
5	Da Ceva al colle di Prato Rotondo - Valle Mongia	Lineare	18	F	x	no			ATL Cuneo - MTB	Cuneo
6	Dalla Colla Casotto al Bric Mindino - Valle Tanaro	Lineare	11	F		no			ATL Cuneo - MTB	Cuneo
7	Da Valcasotto alle Surie - Valle Casotto	Anello	9	F	x	no			ATL Cuneo - MTB	Cuneo
8	Da Montaldo a San Salvatore - Valli Monregalesi	Lineare	6	F	x	no			ATL Cuneo - MTB	Cuneo
9	Da Fabrosa Sopr. alla Seccata - Valle Maudagna	Lineare	15	M	x	no			ATL Cuneo - MTB	Cuneo
10	Da Fabrosa Sott. alla Colla del Prel - Valli Monregalesi	Lineare	21	D	x	no			ATL Cuneo - MTB	Cuneo
11	L'anello del Kyè Roccaforte M.vi - Valle Ellero	Lineare	19	M	x	no	in parte	in parte	ATL Cuneo - MTB	Cuneo
12	Itinerari in Valle Pesio 1	Lineare	16	M		no			ATL Cuneo - MTB	Cuneo
13	Itinerari in Valle Pesio 2	Lineare	11	D		no			ATL Cuneo - MTB	Cuneo
14	Itinerari in Valle Pesio 3	Lineare	12	M		no			ATL Cuneo - MTB	Cuneo
15	Anello della Bisalta	Anello	52	D	x	no			ATL Cuneo - MTB	Cuneo
16	La via del sale da Limone a Briga	Lineare	76	DD		no			ATL Cuneo - MTB	Cuneo
17	Da Entracque al Tetto Colletta - Valle Gesso	Anello			x	no			ATL Cuneo - MTB	Cuneo
18	Da Entracque alla Valera - Valle Gesso	Lineare				no			ATL Cuneo - MTB	Cuneo
19	Dal rifugio Gardetta a Ferriere - Valle Stura	Lineare	17	DD		no			ATL Cuneo - MTB	Cuneo

	Itinerario	Tipologia	KM	Difficoltà	Sterrato	Geo-local	Segnaletica	Ciclabile	Riferimento	ATL
20	L'anello di Pietraporzio - Valle Stura	Anello	17	DD	x	no			ATL Cuneo - MTB	Cuneo
21	L'anello di Besezio - Valle Stura	Anello	21	DD		no			ATL Cuneo - MTB	Cuneo
22	Da Vinadio al Santuario di Sant'Anna - Valle Stura	Anello	45	DD		no			ATL Cuneo - MTB	Cuneo
23	Itinerari in Valle Grana	Anello	21	D	x	no			ATL Cuneo - MTB	Cuneo
24	Colle della Battagliola Valle Varaita	Anello		D		no	in parte		ATL Cuneo - MTB	Cuneo
25	Colle della Bicocca - Valle Varaita	Anello		D		no			ATL Cuneo - MTB	Cuneo
26	Giro del Monbracco - Valle Po	Anello	35	D	x	no			ATL Cuneo - MTB	Cuneo
27	Orizzonte Monviso - Valle Po	Anello	70	D		no			ATL Cuneo - MTB	Cuneo
28	La Via del Sale (Colle di Tenda-Ventimiglia)	Lineare	111	D		no			ATL Cuneo	Cuneo
29	Il Circuito dei Forti (Colle di Tenda)	Anello	117	D		no			ATL Cuneo	Cuneo
30	Traversata Ormea - Colle dei Signori	Lineare	48	D		no			ATL Cuneo	Cuneo
31	Frab. Soprana e gli alpeggi del Kyé	Anello	25	D		no			ATL Cuneo	Cuneo
32	Cuneese: castelli aperti da pedalare	Lineare	58	F		no			Piemonte Ciclabile	Cuneo
33	Valle Belbo in bici, in cerca di nocciole	Anello	80	F		no			Piemonte Ciclabile	Cuneo
34	Verso Limone Piemonte: a sciare ci vado in bici	Lineare	43	M		no			Piemonte Ciclabile	Cuneo
35	Triangolo d'Oro del Monviso		10	F	x	si			Sito	Cuneo
36	Triangolo d'Oro del Monviso		10	F	x	si			Sito	Cuneo
37	Triangolo d'Oro del Monviso		10	F	x	si			Sito	Cuneo
38	Triangolo d'Oro del Monviso		10	F	x	si			Sito	Cuneo
39	Triangolo d'Oro del Monviso		10	F	x	si			Sito	Cuneo
40	Triangolo d'Oro del Monviso		10	F	x	si			Sito	Cuneo
41	Triangolo d'Oro del Monviso		10	F	x	si			Sito	Cuneo
42	Triangolo d'Oro del Monviso		10	F	x	si			Sito	Cuneo
43	Triangolo d'Oro del Monviso		10	F	x	si			Sito	Cuneo
44	Triangolo d'Oro del Monviso		10	F	x	si			Sito	Cuneo

	Itinerario	Tipologia	KM	Difficoltà	Sterrato	Geo-local	Segnaletica	Ciclabile	Riferimento	ATL
45	Triangolo d'Oro del Monviso		10	D	x	si			Sito	Cuneo
46	Triangolo d'Oro del Monviso		10	D	x	si			Sito	Cuneo
47	Triangolo d'Oro del Monviso		10	D	x	si			Sito	Cuneo
48	Triangolo d'Oro del Monviso		10	D	x	si			Sito	Cuneo
49	Triangolo d'Oro del Monviso		10	D	x	si			Sito	Cuneo
50	Triangolo d'Oro del Monviso		10	D	x	si			Sito	Cuneo
51	Triangolo d'Oro del Monviso		10	D		si			Sito	Cuneo
52	Triangolo d'Oro del Monviso		23	D		si			Sito	Cuneo
53	Triangolo d'Oro del Monviso		23	D		si			Sito	Cuneo
54	Triangolo d'Oro del Monviso		23			si			Sito	Cuneo
55	Triangolo d'Oro del Monviso		23			si			Sito	Cuneo
56	Triangolo d'Oro del Monviso		23			si			Sito	Cuneo
57	Triangolo d'Oro del Monviso		40			si			Sito	Cuneo
58	Triangolo d'Oro del Monviso		40			si			Sito	Cuneo
59	Triangolo d'Oro del Monviso		40			si			Sito	Cuneo
60	Triangolo d'Oro del Monviso					si			Sito	Cuneo
61	Triangolo d'Oro del Monviso					si			Sito	Cuneo
62	Triangolo d'Oro del Monviso					si			Sito	Cuneo
63	Triangolo d'Oro del Monviso					si			Sito	Cuneo
64	Triangolo d'Oro del Monviso					si			Sito	Cuneo
65	Triangolo d'Oro del Monviso					si			Sito	Cuneo
66	Triangolo d'Oro del Monviso					si			Sito	Cuneo
67	Triangolo d'Oro del Monviso					si			Sito	Cuneo
68	Triangolo d'Oro del Monviso					si			Sito	Cuneo
69	Triangolo d'Oro del Monviso					si			Sito	Cuneo

	Itinerario	Tipologia	KM	Difficoltà	Sterrato	Geo-local	Segnaletica	Ciclabile	Riferimento	ATL
70	Triangolo d'Oro del Monviso					si			Sito	Cuneo
71	Triangolo d'Oro del Monviso					si			Sito	Cuneo
72	Triangolo d'Oro del Monviso					si			Sito	Cuneo
73	Triangolo d'Oro del Monviso					si			Sito	Cuneo
74	Triangolo d'Oro del Monviso					si			Sito	Cuneo
75	Triangolo d'Oro del Monviso					si			Sito	Cuneo
76	Triangolo d'Oro del Monviso					si			Sito	Cuneo
77	Triangolo d'Oro del Monviso					si			Sito	Cuneo
78	Triangolo d'Oro del Monviso					si			Sito	Cuneo
79	Triangolo d'Oro del Monviso					si			Sito	Cuneo
80	Monregalese	Anello	19	M	x	no			Colpo di Pedale	Cuneo
81	Monregalese	Anello	45	D	x	no			Colpo di Pedale	Cuneo
82	Monregalese	Anello	33	D	x	no			Colpo di Pedale	Cuneo
83	Varaita	Anello	27	M	x	no			Colpo di Pedale	Cuneo
84	Varaita	Anello	45	D	x	no			Colpo di Pedale	Cuneo
85	Varaita	Anello	22	M	x	no			Colpo di Pedale	Cuneo
86	Varaita	Anello	24	D	x	no			Colpo di Pedale	Cuneo
87	Maira	Anello	14	M	x	no			Colpo di Pedale	Cuneo
88	Maira	Anello	32	D	x	no			Colpo di Pedale	Cuneo
89	Maira	Anello	42	D	x	no			Colpo di Pedale	Cuneo
90	Maira	Anello	23	D	x	no			Colpo di Pedale	Cuneo
91	Grana	Anello	28	D	x	no			Colpo di Pedale	Cuneo
92	Grana	Anello	33	D	x	no			Colpo di Pedale	Cuneo
93	Grana	Anello	17	D	x	no			Colpo di Pedale	Cuneo
94	Stura	Lineare	22	M	x	no			Colpo di Pedale	Cuneo
95	Stura	Anello	18	D	x	no			Colpo di Pedale	Cuneo
96	Via del Sale 4gg	Lineare	155	D	x	no			Colpo di Pedale	Cuneo
97	Via del Sale 2gg	Lineare	52	D	x	no			Colpo di Pedale	Cuneo
98	Forti Militari	Anello	150	D	x	no			Colpo di Pedale	Cuneo
99	Dal Monviso al mare	Lineare	290	D	x	no			Colpo di Pedale	Cuneo
100	Torrente Gesso	Lineare	9	F		si	x	x	Parco Fluviale Gesso Stura	Cuneo
101	Via Antica di Vignolo	Lineare	8	M		si	x	x	Parco Fluviale Gesso Stura	Cuneo



Itinerario	Tipologia	KM	Difficoltà	Sterrato	Geo-local	Segnaletica	Ciclabile	Riferimento	ATL	
102	Confluenza	Anello	5	F		si	x	x	Parco Fluviale Gesso Stura	Cuneo
103	Fiume Stura	Lineare	4	M		no	x	x	Parco Fluviale Gesso Stura	Cuneo
104	Sant'Anselmo	Lineare	22	M		no	x	x	Parco Fluviale Gesso Stura	Cuneo
105	Anello Gesso e Stura	Anello	28	M		si	x	x	Parco Fluviale Gesso Stura	Cuneo
106	Oltregesso	Anello	35	F	x	no	x	x	Parco Fluviale Gesso Stura	Cuneo
107	Oltregesso Pedemontano	Anello	31	F	x	no	x	x	Parco Fluviale Gesso Stura	Cuneo
108	Oltregesso di pianura	Anello	39	F	x	no	x	x	Parco Fluviale Gesso Stura	Cuneo
109	Bike Park	Anello	1	M	x	no	x		Parco Fluviale Gesso Stura	Cuneo
110	Intorno a Cuneo	Anello	36	F	x	no		x	Parco Fluviale Gesso Stura	Cuneo
111	Giro delle Oasi	Anello	73	M	x	no	x	x	Parco Fluviale Gesso Stura	Cuneo
112	Terra dei Marchesi	Lineare	41	F		no		x	Parco Fluviale Gesso Stura	Cuneo
113	Ciclabile Valle Stura	Lineare	50	M		no		x	Parco Fluviale Gesso Stura	Cuneo
114	Monregalese	Anello	72	M		no		x	Parco Fluviale Gesso Stura	Cuneo
115	Cuneo Racconigi	Lineare	62	M		no	x	x	Parco Fluviale Gesso Stura	Cuneo
116	Cuneo Finale Ligure	Lineare	140	M		no	x	x	Parco Fluviale Gesso Stura	Cuneo
117	Giro Sette Sorelle 1	Lineare	56	M		no		x	Parco Fluviale Gesso Stura	Cuneo
118	Giro Sette Sorelle 2	Lineare	46	F		no		x	Parco Fluviale Gesso Stura	Cuneo
119	Giro Sette Sorelle 3	Lineare	84	M		no		x	Parco Fluviale Gesso Stura	Cuneo
120	Giro Sette Sorelle 6	Lineare	59	M		no		x	Parco Fluviale Gesso Stura	Cuneo
121	Giro Sette Sorelle 7	Lineare	55	M		no		x	Parco Fluviale Gesso Stura	Cuneo
122	Percorso Torrente Gesso	Anello	10	F		no	x		Parco Fluviale Gesso Stura	Cuneo
123	Sulle Vie del Re	Lineare		F		no			Parco Fluviale Gesso Stura	Cuneo
124	Passeggiando ma non solo...	Lineare		F		no	x	x	Parco Fluviale Gesso Stura	Cuneo
125	Percorso Fiume Stura	Anello	13	F		no			Parco Fluviale Gesso Stura	Cuneo
126	Le montagne verso il mare	Lineare		M		no			Parco Fluviale Gesso Stura	Cuneo
127	Tra fede e antica natura	Lineare		F		no	x		Parco Fluviale Gesso Stura	Cuneo

	Itinerario	Tipologia	KM	Difficoltà	Sterrato	Geo-local	Segnaletica	Ciclabile	Riferimento	ATL
128	Valdieri	Anello	14	F	x	si			Parco naturale Alpi Marittime	Cuneo
129	Valdieri	Anello	11	F	x	si			Parco naturale Alpi Marittime	Cuneo
130	Entracque	Anello	17	D	x	no			Parco naturale Alpi Marittime	Cuneo
131	Valdieri	Anello	24	D	x	si			Parco naturale Alpi Marittime	Cuneo
132	Terme di Valdieri	Anello	20	D	x	si			Parco naturale Alpi Marittime	Cuneo
133	Anello Ciclab. Nel Parco Fluviale	Anello	9	F	x	si			Ass. Ente Fiera Fredda	Cuneo
134	Giro delle Meridiane	Lineare	5		x	si			Ass. Ente Fiera Fredda	Cuneo
135	Percorsi Occitani	Anello				no	x		Cuneo360.it vallestura.net	Cuneo
136	Lou Viage	Anello				no	x		Cuneo360.it	Cuneo
137	Balconata di Ormea	Lineare				no	x		cuneo360.it	Cuneo
138	Grande Traversata delle Alpi	Lineare				no	x		cuneo360.it	Cuneo
139	Via Alpina	Lineare				no	x		cuneo360.it	Cuneo
140	Anello di Cervere	Anello	6	M	x	no			Unione Comuni Fossanese	Cuneo
141	Anello dei Laghi	Anello	19	F	x	no		x	Unione Comuni Fossanese	Cuneo
142	Anello Sant'Albano	Anello	7	M	x	no			Unione Comuni Fossanese	Cuneo
143	Pescatore	Anello	9	M	x	no			Unione Comuni Fossanese	Cuneo
144	Genola	Anello	12	F		no		x	Unione Comuni Fossanese	Cuneo
145	Salmour	Anello	10	M	x	no			Unione Comuni Fossanese	Cuneo
146	Fossano	Anello	11	M	x	no		x	Unione Comuni Fossanese	Cuneo
147	Montanera	Anello	6	M	x	no			Unione Comuni Fossanese	Cuneo
148	Percorso blu	Anello	37	F	x	no			Unione Comuni Fossanese	Cuneo
149	Percorso rosso	Anello	34	F	x	no			Unione Comuni Fossanese	Cuneo
150	Percorso azzurro	Anello	38	F	x	no			Unione Comuni Fossanese	Cuneo
151	Percorso viola	Anello	40	M		no			Unione Comuni Fossanese	Cuneo
152	Percorso viola	Anello	52	M		no			Unione Comuni Fossanese	Cuneo
153	Percorso marrone	Anello	37	F		no			Unione Comuni Fossanese	Cuneo
154	Percorso verde	Anello	34	F	x	no			Unione Comuni Fossanese	Cuneo

	Itinerario	Tipologia	KM	Difficoltà	Sterrato	Geo-local	Segnaletica	Ciclabile	Riferimento	ATL
155	Percorso giallo	Anello	28	F		no			Unione Comuni Fossanese	Cuneo
156	Villar S. Costanzo - Colle Liretta	Lineare		M	x	no			IAT Valle Maira - valligranaemaira.it	Cuneo
157	Dronero - Archero - Passo della Piatta	Lineare		F	x	no			IAT Valle Maira - valligranaemaira.it	Cuneo
158	Dronero-Margherita - Celle Macra	Lineare		D	x	no			IAT Valle Maira - valligranaemaira.it	Cuneo
159	Roccabruna - M.te San Bernardo	Lineare		M	x	no			IAT Valle Maira - valligranaemaira.it	Cuneo
160	San Damiano Macra - Colle del Birrone	Lineare		M	x	no			IAT Valle Maira - valligranaemaira.it	Cuneo
161	Celle di Macra - Basse di Narbona	Lineare		M	x	no			IAT Valle Maira - valligranaemaira.it	Cuneo
162	Marmora e Canosio - Tour Rocca La Meyra	Lineare		D	x	no			IAT Valle Maira - valligranaemaira.it	Cuneo
163	Marmora - Colle Intesile	Lineare		F	x	no			IAT Valle Maira - valligranaemaira.it	Cuneo
164	Prazzo - Colle San Giovanni	Lineare		F	x	no			IAT Valle Maira - valligranaemaira.it	Cuneo
165	Acceglio Tour della Rocca Provenzale	Lineare		D	x	no			IAT Valle Maira - valligranaemaira.it	Cuneo
166	Alpeggi di Acceglio	Lineare		D	x	no			IAT Valle Maira - valligranaemaira.it	Cuneo
167	Acceglio - Colle del Ciarbonet	Lineare		F	x	no			IAT Valle Maira - valligranaemaira.it	Cuneo
168	Busca-Elva La Strada dei Cannoni	Lineare		D	x	no			IAT Valle Maira - valligranaemaira.it	Cuneo
169	Percorsi Occitani - Villar San Costanzo - Roccabruna	Lineare		M	x	no			IAT Valle Maira - valligranaemaira.it	Cuneo
170	Percorsi Occitani - San Peyre Stropo - San Damiano Macra	Lineare		D	x	no			IAT Valle Maira - valligranaemaira.it	Cuneo
171	Dragon bike Granfondo	Lineare		D	x	no			IAT Valle Maira - valligranaemaira.it	Cuneo
172	Dragon bike Mediofondo	Lineare		M	x	no			IAT Valle Maira - valligranaemaira.it	Cuneo
173	Colle Bellino	Anello	35		x	no			IAT Valle Maira - mtb-piemonte.it	Cuneo
174	Colle Ciarbonet	Anello	29		x	no			IAT Valle Maira - mtb-piemonte.it	Cuneo
175	La Gardetta	Anello	39		x	no			IAT Valle Maira - mtb-piemonte.it	Cuneo
176	Monte Servagno	Anello	28		x	no			IAT Valle Maira - mtb-piemonte.it	Cuneo
177	Rocca la Meja	Anello	42		x	no			IAT Valle Maira - mtb-piemonte.it	Cuneo
178	Colletto di Canosio	Anello	18		x	no			IAT Valle Maira - mtb-piemonte.it	Cuneo
179	Strada Napoleonica	Anello	26		x	no			IAT Valle Maira - mtb-piemonte.it	Cuneo

	Itinerario	Tipologia	KM	Difficoltà	Sterrato	Geo-local	Segnaletica	Ciclabile	Riferimento	ATL
180	Monte Chersogno	Anello	52		x	no			IAT Valle Maira - mtb-piemonte.it	Cuneo
181	Strada dei Cannoni	Anello	62		x	no			IAT Valle Maira - mtb-piemonte.it	Cuneo
182	Mulino Rio Albert	Anello	38		x	no			IAT Valle Maira - mtb-piemonte.it	Cuneo
183	Colletto Sarasin	Anello	24		x	no			IAT Valle Maira - mtb-piemonte.it	Cuneo
184	Colle Intersile	Anello	27		x	no			IAT Valle Maira - mtb-piemonte.it	Cuneo
185	Roccabruna	Anello	43		x	no			IAT Valle Maira - mtb-piemonte.it	Cuneo
186	Lou Bial Intersili	Anello	35		x	no			IAT Valle Maira - mtb-piemonte.it	Cuneo
187	Alp Oliveto	Anello	34		x	no			IAT Valle Maira - mtb-piemonte.it	Cuneo
188	Monte Tibert	Anello	56		x	no			IAT Valle Maira - mtb-piemonte.it	Cuneo
189	Soleglio Bue	Anello	42		x	no			IAT Valle Maira - mtb-piemonte.it	Cuneo
190	Elva	Anello	47		x	no			IAT Valle Maira - mtb-piemonte.it	Cuneo
191	Colle San Michele	Anello	43		x	no			IAT Valle Maira - mtb-piemonte.it	Cuneo
192	Monte Oranaye	Anello	36		x	no			IAT Valle Maira - mtb-piemonte.it	Cuneo
193	Acceglio - Colle Ciabornet	Anello		D	x	no			IAT Valle Maira - Comune di Acceglio	Cuneo
194	Acceglio - Punta Colour	Anello		D	x	no			IAT Valle Maira - Comune di Acceglio	Cuneo
195	Rifugio Carmagnola - Monte Bellino	Anello		D	x	no			IAT Valle Maira - Comune di Acceglio	Cuneo
196	Colle di Rui	Anello		D	x	no			IAT Valle Maira - Comune di Acceglio	Cuneo
197	Tour del Monte Oranaye	Anello		D	x	no			IAT Valle Maira - Comune di Acceglio	Cuneo
198	Colle della Gardetta	Anello		D	x	no			IAT Valle Maira - Comune di Acceglio	Cuneo
199	Tour de Chambeyron 1	Lineare		D	x	no			IAT Valle Maira - Comune di Acceglio	Cuneo
200	Tour de Chambeyron 2	Lineare		D	x	no			IAT Valle Maira - Comune di Acceglio	Cuneo
201	Anello delle borgate di Acceglio	Anello		D	x	no			IAT Valle Maira - Comune di Acceglio	Cuneo

Itinerario	Tipologia	KM	Difficoltà	Sterrato	Geo-local	Segnaletica	Ciclabile	Riferimento	ATL
202 Salita a GR Gias Cervet	Lineare		D	x	no			IAT Valle Maira - Comune di Acceglio	Cuneo
203 Piasco - S. Bartolomeo Vecchio	Anello	14	D	x	si			Unione Montana Valle Varaita - vallidelmonviso.it	Cuneo
204 Piasco - Costigliole	Anello	16	M	x	si			Unione Montana Valle Varaita - vallidelmonviso.it	Cuneo
205 Busca - Croce del Monte Pagliano	Anello	10	D	x	si			Unione Montana Valle Varaita - vallidelmonviso.it	Cuneo
206 Venasca - Pian Madama	Anello	21	D	x	si			Unione Montana Valle Varaita - vallidelmonviso.it	Cuneo
207 Rossana - Castello di Rossana	Anello	16	M	x	si			Unione Montana Valle Varaita - vallidelmonviso.it	Cuneo
208 Rossana - Colle della Liretta	Anello	27	D	x	si			Unione Montana Valle Varaita - vallidelmonviso.it	Cuneo
209 Brossasco - San Bernardo di Gilba	Anello	28	D	x	si			Unione Montana Valle Varaita - vallidelmonviso.it	Cuneo
210 Brossasco - Monte di Ricordone	Anello	35	D	x	si			Unione Montana Valle Varaita - vallidelmonviso.it	Cuneo
211 Rore - Colle del Prete	Anello	22	D	x	si			Unione Montana Valle Varaita - vallidelmonviso.it	Cuneo
212 Sampeyre - Calchesio	Anello	24	D	x	si			Unione Montana Valle Varaita - vallidelmonviso.it	Cuneo
213 Sampeyre - Colle della Bicocca	Anello	40	D	x	si			Unione Montana Valle Varaita - vallidelmonviso.it	Cuneo
214 Punta del Cavallo	Anello	21	D	x	si			Unione Montana Valle Varaita - vallidelmonviso.it	Cuneo
215 Pontechianale - Castello	Anello	25	D	x	si			Unione Montana Valle Varaita - vallidelmonviso.it	Cuneo
216 Chianale - Colle dell'Agnello	Anello	25	D	x	si			Unione Montana Valle Varaita - vallidelmonviso.it	Cuneo
217 Bike Monviso	Anello	42	F	x	no	x		vallidelmonviso.com	Cuneo
218 Percorsi Saluzzese in Bici	Anello	36	F	x	no			vallidelmonviso.com	Cuneo
219 Percorsi Saluzzese in Bici	Anello	20	M	x	no			vallidelmonviso.com	Cuneo
220 Pian Munè	Lineare	6	F	x	no			vallidelmonviso.com	Cuneo
221 Montagna di Leonardo	Lineare	14	D	x	no			vallidelmonviso.com	Cuneo

	Itinerario	Tipologia	KM	Difficoltà	Sterrato	Geo-local	Segnaletica	Ciclabile	Riferimento	ATL
222	Oncino	Lineare	6		x	no			vallidelmonviso.com	Cuneo
223	Castellar	Lineare	16		x	no			vallidelmonviso.com	Cuneo
224	Rifugio Bertorello	Lineare	14		x	no			vallidelmonviso.com	Cuneo
225	Bric Busella	Anello	30		x	no			vallidelmonviso.com	Cuneo
226	Anello della Trappa	Anello	17	D	x	no	x		vallidelmonviso.com - mombracco.it	Cuneo
227	Anello delle Cave	Anello	12	M	x	no	x		vallidelmonviso.com - mombracco.it	Cuneo
228	Anello della Colletta	Anello	23	D	x	no	x		vallidelmonviso.com - mombracco.it	Cuneo
229	La Via delle Case di Pietra	Anello	105	M/D		si			ATL Langhe	Langhe
230	La Pista ciclabile del Tanaro	Lineare	25	F		si	x	x	ATL Langhe	Langhe
231	Pedalando tra le Rocche del Roero	Anello	83	F-M		si			ATL Langhe	Langhe
232	Da Cortemilia alla Langa del Vino - Tour della Pietra	Anello	40			no			Comune Cortemilia	Langhe
233	Da Cortemilia alla Langa del Vino - Tour del Moscato DOCG	Anello	52			no			Comune Cortemilia	Langhe
234	Da Cortemilia alla Langa del Vino - Tour del Barbaresco	Anello	31			no			Comune Cortemilia	Langhe
235	Da Cortemilia alla Langa del Vino - Tour delle due valli	Anello	36			no			Comune Cortemilia	Langhe
236	Da Cortemilia alla Langa del Vino - Tour del Barolo	Anello	56			no			Comune Cortemilia	Langhe
237	Cortemilia Bergolo Levice Cortemilia	Anello	24	F	x	si	in parte		Comune Cortemilia	Langhe
238	Cortemilia Puschera Pianzazzi Rossana	Lineare	25	M		si			Comune Cortemilia	Langhe
239	Cortemilia - bricchi nord	Lineare	19	D		si			Comune Cortemilia	Langhe
240	Cortemilia-Sentiero Girasole-Cortemilia	Anello	49			si	in parte		Comune Cortemilia	Langhe
241	Gran Giro delle Valli Bormida e Belbo	Anello	59	D	x	si			Comune Cortemilia	Langhe
242	Langhe	Anello	30	D	x	no			Colpo di Pedale	Langhe
243	Langhe	Anello	40	D	x	no			Colpo di Pedale	Langhe
244	Langhe	Anello	28	D	x	no			Colpo di Pedale	Langhe
245	Langhe	Anello	18	D	x	no			Colpo di Pedale	Langhe
246	Langhe	Anello	23	D	x	no			Colpo di Pedale	Langhe

	Itinerario	Tipologia	KM	Difficoltà	Sterrato	Geo-local	Segnaletica	Ciclabile	Riferimento	ATL
247	Giro Sette Sorelle 4	Lineare	53	M		no		x	Parco Fluviale Gesso Stura	Langhe
248	Giro Sette Sorelle 5	Lineare	36	F		no		x	Parco Fluviale Gesso Stura	Langhe
249	Sentiero degli Asfolidi	Anello	6	F	x	si	x	x	Ecomuseo Rocche del Roero	Langhe
250	Grande Sentiero del Roero	Lineare	40	F	x	si	x	x	Ecomuseo Rocche del Roero	Langhe
251	Sentiero del Tasso	Anello	11	D	x	si	x	x	Ecomuseo Rocche del Roero	Langhe
252	Sentiero della Rocca Creusa	Anello	4	F	x	si	x	x	Ecomuseo Rocche del Roero	Langhe
253	Sentiero dell'Acqua	Anello	9	F	x	si	x	x	Ecomuseo Rocche del Roero	Langhe
254	Sentiero della Pera Madernassa	Anello	7	F	x	si	x	x	Ecomuseo Rocche del Roero	Langhe

### MAPPATURA DEI PERCORSI - TABELLA COMPLESSIVA - TARGET BICI DA CORSA

	Itinerario	Tipologia	KM	Difficoltà	Sterrato	Geo-local	Segnaletica	Ciclabile	Riferimento	ATL
1	Monviso Pian del Re - Valle Po	Lineare	21	D		no			ATL Cuneo - Montagne del Giro	Cuneo
2	Colle di Sampeyre - Valle Maira	Lineare	14	D		no			ATL Cuneo - Montagne del Giro	Cuneo
3	Colle della Maddalena - Valle Stura	Lineare	33	D		no			ATL Cuneo - Montagne del Giro	Cuneo
4	Prato Nevoso - Valle Maudagna	Lineare	11	D		no			ATL Cuneo - Montagne del Giro	Cuneo
5	Colle Fauniera - Valle Grana	Lineare	35	D		no			ATL Cuneo - Montagne del Giro	Cuneo
6	Colle dell'Agnello - Valle Varaita	Lineare	30	D		no			ATL Cuneo - Montagne del Giro	Cuneo
7	Sant'Anna di Vinadio - Valle Stura	Lineare	15	D		no			ATL Cuneo - Montagne del Giro	Cuneo
8	Pradleves Chianale - Valli Grana, Maira, Varaita	Lineare	94	D		no			ATL Cuneo - Montagne del Giro	Cuneo
9	Da Vicoforte a Mondovì	Lineare	34	M/D		no			ATL Cuneo - Granda Bike Tour	Cuneo
10	Da Lurisia a Limone Piemonte	Lineare	41	M		no			ATL Cuneo - Granda Bike Tour	Cuneo
11	Da Limone Piemonte a Demonte	Lineare	38	F		no			ATL Cuneo - Granda Bike Tour	Cuneo
12	Da Demonte a Caraglio	Lineare	40	F		no			ATL Cuneo - Granda Bike Tour	Cuneo
13	Da Caraglio a Busca	Lineare	40	F	x	no			ATL Cuneo - Granda Bike Tour	Cuneo
14	Da Busca a Saluzzo e Fossano	Lineare	58	F/M		no		x	ATL Cuneo - Granda Bike Tour	Cuneo

	Itinerario	Tipologia	KM	Difficoltà	Sterrato	Geo-local.	Segnaletica	Ciclabile	Riferimento	ATL
15	Da Narzole a Vicoforte	Lineare	46	M	x	no			ATL Cuneo - Granda Bike Tour	Cuneo
16	Da Vicoforte a Frabosa Soprana	Lineare	60	M		no			ATL Cuneo - Granda Bike Tour	Cuneo
17	Da Chiusa Pesio a Sambuco	Lineare	65	M		no			ATL Cuneo - Granda Bike Tour	Cuneo
18	Da Caraglio a Sampeyre	Lineare	77	M/D		no			ATL Cuneo - Granda Bike Tour	Cuneo
19	Da Sampeyre a Savigliano e Fossano	Lineare	77	M		no		x	ATL Cuneo - Granda Bike Tour	Cuneo
20	Arrampicarsi alle sorgenti del Po	Lineare	20	M-D		no			Piemonte Ciclabile	Cuneo
21	Colle Fauniera: ad un passo dal cielo	Lineare	46	M-D		no			Piemonte Ciclabile	Cuneo
22	Cuneese: castelli aperti da pedalare	Lineare	58	F		no			Piemonte Ciclabile	Cuneo
23	Valle Belbo in bici, in cerca di nocciole	Anello	80	F		no			Piemonte Ciclabile	Cuneo
24	Verso Limone Piemonte: a sciare ci vado in bici	Lineare	43	M		no			Piemonte Ciclabile	Cuneo
25	Monregalese e Alta Langa	Anello	45	D		no			Colpo di Pedale	Cuneo
26	Colle dell'Agnello	Lineare	22	D		no			Colpo di Pedale	Cuneo
27	Colle Fauniera	Lineare	22	D		no			Colpo di Pedale	Cuneo
28	Prato Nevoso	Lineare	20	D		no			Colpo di Pedale	Cuneo
29	Colle Sampeyre	Lineare	16	D		no			Colpo di Pedale	Cuneo
30	Monviso	Lineare	17	D		no			Colpo di Pedale	Cuneo
31	Colle della Lombarda	Lineare	21	D		no			Colpo di Pedale	Cuneo
32	Terra dei Marchesi	Lineare	41	F		no		x	Parco Fluviale Gesso Stura	Cuneo
33	Ciclabile Valle Stura	Lineare	50	M		no		x	Parco Fluviale Gesso Stura	Cuneo
34	Monregalese	Anello	72	M		no		x	Parco Fluviale Gesso Stura	Cuneo
35	Cuneo Racconigi	Lineare	62	M		no	x	x	Parco Fluviale Gesso Stura	Cuneo
36	Cuneo Finale Ligure	Lineare	140	M		no	x	x	Parco Fluviale Gesso Stura	Cuneo
37	Giro Sette Sorelle 1	Lineare	56	M		no		x	Parco Fluviale Gesso Stura	Cuneo
38	Giro Sette Sorelle 2	Lineare	46	F		no		x	Parco Fluviale Gesso Stura	Cuneo
39	Giro Sette Sorelle 3	Lineare	84	M		no		x	Parco Fluviale Gesso Stura	Cuneo
40	Giro Sette Sorelle 6	Lineare	59	M		no		x	Parco Fluviale Gesso Stura	Cuneo
41	Giro Sette Sorelle 7	Lineare	55	M		no		x	Parco Fluviale Gesso Stura	Cuneo



Itinerario	Tipologia	KM	Difficoltà	Sterrato	Geo-local.	Segnaletica	Ciclabile	Riferimento	ATL
42 Cuneo Terme di Valdieri	Lineare	35			no		x	Parco naturale Alpi Marittime	Cuneo
43 Cuneo San Giacomo di Entracque	Lineare	35			no		x	Parco naturale Alpi Marittime	Cuneo
44 Cuneo Monte Ray	Lineare	40			no		x	Parco naturale Alpi Marittime	Cuneo
45 Cuneo Palanfrè	Lineare	31			no		x	Parco naturale Alpi Marittime	Cuneo
46 Cuneo Colle di Tenda	Lineare	44		x	no		x	Parco naturale Alpi Marittime	Cuneo
47 Gran Tour Alpi Marittime	Lineare	500	D		no			Parco naturale Alpi Marittime	Cuneo
48 Anello Ciclab. Borgo S. Dalmazzo	Anello	12	M		si			Ass. Ente Fiera Fredda	Cuneo
49 Genola	Anello	12	F		no		x	Unione Comuni Fossanese	Cuneo
50 Percorso blu	Anello	37	F	x	no			Unione Comuni Fossanese	Cuneo
51 Percorso rosso	Anello	34	F	x	no			Unione Comuni Fossanese	Cuneo
52 Percorso azzurro	Anello	38	F	x	no			Unione Comuni Fossanese	Cuneo
53 Percorso viola	Anello	40	M		no			Unione Comuni Fossanese	Cuneo
54 Percorso viola	Anello	52	M		no			Unione Comuni Fossanese	Cuneo
55 Percorso marrone	Anello	37	F		no			Unione Comuni Fossanese	Cuneo
56 Percorso giallo	Anello	28	F		no			Unione Comuni Fossanese	Cuneo
57 Salite su strada	Lineare	5	D		no			vallidelmonviso.com	Cuneo
58 Salite su strada	Lineare	19	D		no			vallidelmonviso.com	Cuneo
59 Salite su strada	Lineare	8	D		no			vallidelmonviso.com	Cuneo
60 Salite su strada	Lineare	11	D		no			vallidelmonviso.com	Cuneo
61 Salite su strada	Lineare	11	D		no			vallidelmonviso.com	Cuneo
62 Salite su strada	Lineare	15	D		no			vallidelmonviso.com	Cuneo
63 Percorsi Saluzzese in Bici	Anello	50	M		no			vallidelmonviso.com	Cuneo
64 Giro del Mombraccio	Anello	35			no			vallidelmonviso.com	Cuneo
65 Tra i Castelli del Barolo	Anello	68	M		si			ATL Langhe	Langhe
66 L'importa di chimarsi DOCG	Anello	68	F-D		no			ATL Langhe	Langhe

	Itinerario	Tipologia	KM	Difficoltà	Sterrato	Geo-local.	Segnaletica	Ciclabile	Riferimento	ATL
67	Le colline del conte di Cavour	Anello	36	M		si			ATL Langhe	Langhe
68	La Via Lattea	Anello	136	F		si			ATL Langhe	Langhe
69	Sua Maestà la Nocciola tonda gentile	Anello	35	M		si			ATL Langhe	Langhe
70	Sulle tracce delle Masche	Anello	40	F		si			ATL Langhe	Langhe
71	Le salite dei Campioni	Anello	114	D		si			ATL Langhe	Langhe
72	Le meraviglie delle Langhe	Anello	107	DD		no			Piemonte Ciclabile	Langhe
73	Dalle dolci Terre alle Langhe 3 (da Canelli ad Alba)	Lineare	41	M-D		si			Piemonte Ciclabile	Langhe
74	Tour del Barolo	Anello	23	M		no			Colpo di Pedale	Langhe
75	Tour del Barolo	Anello	50	D		no			Colpo di Pedale	Langhe
76	Tour del Barolo	Anello	110	D		no			Colpo di Pedale	Langhe
77	Tra le colline di Langa	Anello	35	M		no			Colpo di Pedale	Langhe
78	Tra le colline di Langa	Anello	50	D		no			Colpo di Pedale	Langhe
79	Tra le colline di Langa	Anello	110	D		no			Colpo di Pedale	Langhe
80	Vigneti del Barbaresco	Anello	25	M		no			Colpo di Pedale	Langhe
81	Vigneti del Barbaresco	Anello	45	D		no			Colpo di Pedale	Langhe
82	Vigneti del Barbaresco	Anello	110	D		no			Colpo di Pedale	Langhe
83	Strade del Roero	Anello	45	M		no			Colpo di Pedale	Langhe
84	Strade del Roero	Anello	58	M		no			Colpo di Pedale	Langhe
85	Giro Sette Sorelle 4	Lineare	53	M		no		x	Parco Fluviale Gesso Stura	Langhe
86	Giro Sette Sorelle 5	Lineare	36	F		no		x	Parco Fluviale Gesso Stura	Langhe

**MAPPATURA DEI PERCORSI - TABELLA COMPLESSIVA - TARGET *SLOW BIKE***

Itinerario	Tipologia	KM	Difficoltà	Sterrato	Geo-local.	Segnaletica	Ciclabile	Riferimento	ATL
1 Valle Belbo in bici, in cerca di nocciole	Anello	80	F		no			Piemonte Ciclabile	Cuneo
2 Torrente Gesso	Lineare	9	F		si	x	x	Parco Fluviale Gesso Stura	Cuneo
3 Confluenza	Anello	5	F		si	x	x	Parco Fluviale Gesso Stura	Cuneo
4 Oltregesso	Anello	35	F	x	no	x	x	Parco Fluviale Gesso Stura	Cuneo
5 Oltregesso Pedemontano	Anello	31	F	x	no	x	x	Parco Fluviale Gesso Stura	Cuneo
6 Oltregesso di pianura	Anello	39	F	x	no	x	x	Parco Fluviale Gesso Stura	Cuneo
7 Intorno a Cuneo	Anello	36	F	x	no		x	Parco Fluviale Gesso Stura	Cuneo
8 Giro delle Oasi	Anello	73	M	x	no	x	x	Parco Fluviale Gesso Stura	Cuneo
9 Terra dei Marchesi	Lineare	41	F		no		x	Parco Fluviale Gesso Stura	Cuneo
10 Ciclabile Valle Stura	Lineare	50	M		no		x	Parco Fluviale Gesso Stura	Cuneo
11 Monregalese	Anello	72	M		no		x	Parco Fluviale Gesso Stura	Cuneo
12 Cuneo Racconigi	Lineare	62	M		no	x	x	Parco Fluviale Gesso Stura	Cuneo
13 Cuneo Finale Ligure	Lineare	140	M		no	x	x	Parco Fluviale Gesso Stura	Cuneo
14 Giro Sette Sorelle 1	Lineare	56	M		no		x	Parco Fluviale Gesso Stura	Cuneo
15 Giro Sette Sorelle 2	Lineare	46	F		no		x	Parco Fluviale Gesso Stura	Cuneo
16 Giro Sette Sorelle 6	Lineare	59	M		no		x	Parco Fluviale Gesso Stura	Cuneo
17 Giro Sette Sorelle 7	Lineare	55	M		no		x	Parco Fluviale Gesso Stura	Cuneo
18 Anello Ciclab. Borgo S. Dalmazzo	Anello	12	M		si			Ass. Ente Fiera Fredda	Cuneo
19 Percorso blu	Anello	37	F	x	no			Unione Comuni Fossanese	Cuneo
20 Percorso rosso	Anello	34	F	x	no			Unione Comuni Fossanese	Cuneo
21 Percorso azzurro	Anello	38	F	x	no			Unione Comuni Fossanese	Cuneo
22 Percorso viola	Anello	40	M		no			Unione Comuni Fossanese	Cuneo
23 Percorso viola	Anello	52	M		no			Unione Comuni Fossanese	Cuneo
24 Percorso marrone	Anello	37	F		no			Unione Comuni Fossanese	Cuneo

	Itinerario	Tipologia	KM	Difficoltà	Sterrato	Geo-local.	Segnaletica	Ciclabile	Riferimento	ATL
25	Percorso verde	Anello	34	F	x	no			Unione Comuni Fossanese	Cuneo
26	Percorso giallo	Anello	28	F		no			Unione Comuni Fossanese	Cuneo
27	Bike Monviso	Anello	42	F	x	no	x		vallidelmonviso.com	Cuneo
28	Percorsi Saluzzese in Bici	Anello	36	F	x	no			vallidelmonviso.com	Cuneo
29	Percorsi Saluzzese in Bici	Anello	40	F	x	no			vallidelmonviso.com	Cuneo
30	Dalle dolci Terre alle Langhe 3 (da Canelli ad Alba)	Lineare	41	M-D		si			Piemonte Ciclabile	Langhe
31	Tour del Barolo	Anello	23	M		no			Colpo di Pedale	Langhe
32	Tour del Barolo	Anello	50	D		no			Colpo di Pedale	Langhe
33	Tour del Barolo	Anello	110	D		no			Colpo di Pedale	Langhe
34	Giro Sette Sorelle 5	Lineare	36	F		no		x	Parco Fluviale Gesso Stura	Langhe

## Bibliografia

- Aa.vv. (2009) *The european cycle route network EuroVelo challenges and opportunities for sustainable tourism*, a cura di Institute of Transport and Tourism, University of Central Lancashire, e Centre for Sustainable Transport and Tourism, Breda University, Comitato Europarlamentare per Trasporti e Turismo.
- Bodor A. (2014) *Cycling for growth: using european funds for cycling*, Cycling Tourism and Regional Policy, (<https://ecf.com/groups/using-european-funds-cycling>).
- Dominici L. (31/07/15) *Il ciclo-turismo marcia a pieni giri*, «Il Sole24ore» ([www.ilsole24ore.com/art/impresa-e-territori/2015-07-31/il-ciclo-turismo-marcia-pieni-giri-063802.shtml?uuid=ACjQfia](http://www.ilsole24ore.com/art/impresa-e-territori/2015-07-31/il-ciclo-turismo-marcia-pieni-giri-063802.shtml?uuid=ACjQfia)).
- ENIT (2015) *Il mercato del cicloturismo in Europa. Politiche, andamenti, prospettive*, a cura della Direzione Centrale Programmazione e Comunicazione.
- InToscana.it (30/09/15) *Turismo slow? La Toscana è "fast". Crescono Francigena e cicloturismo* ([www.intoscana.it/site/it/articolo/Turismo-slow-La-Toscana-e-fast-Crescono-Francigena-e-cicloturismo](http://www.intoscana.it/site/it/articolo/Turismo-slow-La-Toscana-e-fast-Crescono-Francigena-e-cicloturismo)).
- Passigato M. et al. (2008) *Reti Ciclabili in area mediterranea. Vademe-cum della ciclabilità*, Soggetto attuatore FIAB.
- Regione Toscana (2008) *Progetto Interregionale Cicloturismo. Verso un modello di coordinamento nazionale. Fase 2. Creazione di un modello di riferimento: armonizzazione, promozione e comunicazione*.
- Regione Veneto, *Veneto in bicicletta. Opportunità per gli operatori turistici*, Regione Veneto ([https://www.regione.veneto.it/c/document\\_library/get\\_file?uuid=636091c2-05f0-4ce2-b9de-469ecc657df4&groupId=10813](https://www.regione.veneto.it/c/document_library/get_file?uuid=636091c2-05f0-4ce2-b9de-469ecc657df4&groupId=10813)).
- Salvatori N. (2012) *Corso di Geografia Turistica. Le tendenze del turismo in Italia e Le tendenze del turismo in Europa*, Bologna, Zanichelli.
- The European House – Ambrosetti (2014) *Il valore delle due ruote. Lo scenario dell'industria, del mercato e della mobilità*, Executive summary ([www.ambrosetti.eu/ricerche-epresentazioni/il-valore-delle-due-ruote](http://www.ambrosetti.eu/ricerche-epresentazioni/il-valore-delle-due-ruote)).

Sitografia<sup>101</sup>

ATL del Cuneese, [www.cuneoholiday.com](http://www.cuneoholiday.com)

ATL Langhe-Roero, [www.langheroero.it](http://www.langheroero.it)

Bicitalia, [www.piste-ciclabili.com](http://www.piste-ciclabili.com)

Ciclabile del Danubio, [www.austria.info/it/attivita/cicloturismo/ciclabile-danubio](http://www.austria.info/it/attivita/cicloturismo/ciclabile-danubio)

ECF – Europea Cyclists Federation, [www.ecf.com](http://www.ecf.com)

EuroVelo, [www.eurovelo.org](http://www.eurovelo.org)

FIAB onlus, [www.fiab-onlus.it](http://www.fiab-onlus.it)

Giro delle Valli Monregalesi, [www.cicloamateurs.it](http://www.cicloamateurs.it)

Granfondo Internazionale Bra-Bra, [www.brabra.org/default.aspx](http://www.brabra.org/default.aspx)

IronBike, [ironbike.it](http://ironbike.it)

Italy Bike Hotels, [www.italybikehotels.it/chi-siamo](http://www.italybikehotels.it/chi-siamo)

JFC, [www.jfc.it](http://www.jfc.it)

La Fausto Coppi Le Alpi del Mare, [www.faustocoppi.net](http://www.faustocoppi.net)

La Loire à Vélo, [www.loireavelo.fr](http://www.loireavelo.fr)

Osservatorio Turistico Regione Piemonte, [www.piemonte-turismo.it](http://www.piemonte-turismo.it)

RCL – Rete Ciclabile Ligure, [www.regione.liguria.it/argomenti/vivere-e-lavorare-in-liguria/porti-e-infrastrutture/rete-ciclabile-ligure.html](http://www.regione.liguria.it/argomenti/vivere-e-lavorare-in-liguria/porti-e-infrastrutture/rete-ciclabile-ligure.html)

Veloland, [www.veloland.ch](http://www.veloland.ch)

VenTo, [www.progetto.vento.polimi.it](http://www.progetto.vento.polimi.it)

101 Ultime consultazioni: 30 aprile 2016.









## I Quaderni della Fondazione Cassa di Risparmio di Cuneo

- 1. Il bilancio dell'Unione Europea 2007**  
L'accesso ai finanziamenti comunitari per il territorio (2007)
- 2. Percezione e notorietà della Fondazione Cassa di Risparmio di Cuneo** (2007)
- 3. "Senectus Ipsa Morbus"**  
Ricerca sui servizi socio-assistenziali per gli anziani nell'area di Cuneo, Mondovì ed Alba/Bra (2008)
- 4. L'Università in provincia di Cuneo**  
Gli studenti residenti in provincia iscritti nelle sedi locali e nella sede di Torino (2008)
- 5. Cluster produttivi e traiettorie di sviluppo nei territori del cuneese** (2009)
- 6. Il Politecnico di Torino in provincia di Cuneo**  
Dai dati statistici alle opinioni degli studenti (2009)
- 7. Il settore delle utilities in provincia di Cuneo**  
Analisi e prospettive (2009)
- 8. Università e sviluppo del territorio**  
Laureati cuneesi della facoltà di Scienze Politiche e mercato del lavoro (2010)
- 9. L'arte della Fondazione**  
Valutazione dei progetti di conservazione e valorizzazione del patrimonio artistico e architettonico finanziati dalla Fondazione CRC (2010)
- 10. Un patrimonio valorizzato**  
Descrizione dei 100 maggiori interventi di restauro architettonico e artistico finanziati dalla Fondazione CRC (2011)
- 11. La ricerca della Fondazione**  
Valutazione di tre anni di Bando Ricerca della Fondazione CRC (2011)
- 12. L'innovazione sociale in provincia di Cuneo**  
Servizi, salute, istruzione, casa (2011)
- 13. Il valore della cultura**  
Per una valutazione multidimensionale dei progetti e delle attività culturali (2011)
- 14. L'impatto economico delle università decentrate: il caso di Cuneo** (2012)
- 15. Capitale umano e società della conoscenza: i laureati nelle imprese cuneesi** (2012)
- 16. Innovazione in Comune**  
Percorsi innovativi nei sette maggiori Comuni della provincia di Cuneo (2013)
- 17. Disagio psicologico**  
Diffusione, fattori di rischio, prevenzione e cura (2013)
- 18. Il mondo a scuola**  
Alunni stranieri e istituzioni formative in provincia di Cuneo (2013)
- 19. Terre alte in movimento**  
Progetti di innovazione della montagna cuneese (2013)
- 20. Facciamo cose**  
Progetti di giovani per la provincia di Cuneo (2013)
- 21. Granda e Green**  
*Green economy* in provincia di Cuneo (2014)
- 22. Langhe e Roero**  
Tradizione e innovazione (2014)
- 23. Quelli che lasciano**  
La dispersione scolastica in provincia di Cuneo (2014)
- 24. Alla prova della crisi**  
L'innovazione sociale in provincia di Cuneo (2015)
- 25. Sviluppo locale**  
Politiche e progetti in provincia di Cuneo (2015)
- 26. Prevenire e promuovere**  
Politiche e progetti per la salute in provincia di Cuneo (2015)
- 27. Startup in Granda**  
Imprenditoria innovativa in provincia di Cuneo (2015)