



UNIONCAMERE



ISNART



1° Rapporto Isnart – Legambiente

## CICLOTURISMO E CICLOTURISTI IN ITALIA

Bike Summit 2019



A cura di



1° Rapporto Isnart-Legambiente, *Cicloturismo e cicloturismi in Italia 2019*

Presentato in occasione di BikeSummit 2019 – Roma 26 marzo 2019

Unioncamere

Gruppo ricerca Isnart:

Flavia Maria Coccia

Antonietta del Bove

Alberto Bazzucchi

Francesca Buttu

Gruppo Ricerca Legambiente – Legambici

Alessandra Bonfanti

Federico Del Prete

Alberto Fiorillo

Mirko Laurenti

Sebastiano Venneri

*Foto di copertina: Dolomiti Paganella Bike - ph. M. Stronberg*



UNIONCAMERE



ISNART



## Sommario

Premessa .....	3
1. CICLOTURISMO E CICLOTURISTI IN ITALIA.....	5
1.1 Introduzione alla ricerca e metodologia di analisi .....	5
1.2 Vacanza attiva e cicloturismo: tendenze recenti, flussi, impatto economico .....	7
1.3 Turista attivo, turista <i>con</i> bicicletta, turista <i>in</i> bicicletta: un profilo.....	17
1.4 L'organizzazione del soggiorno ed i comportamenti di vacanza.....	20
2. IL PRODOTTO INTERNO BICI (PIB) DEL CICLOTURISMO IN ITALIA.....	23
2.1 Il ruolo delle infrastrutture .....	23
2.2 Il Sistema Nazionale delle Ciclovie Turistiche .....	27
Considerazioni conclusive .....	29



## Premessa

Il cicloturismo unisce l'Italia. Questa prima pubblicazione dei dati Isnart-Legambiente sul cicloturismo racconta, innanzitutto, di questo. La bicicletta si conferma uno straordinario strumento di coesione sociale e di nuova percezione della realtà, rivitalizza i territori, risveglia il commercio, rilancia la cultura. Anche se una vera e propria rete nazionale di ciclabili è di là da venire, sono i territori a maggiore densità di attrattive culturali – e quale dei nostri non lo è? – a muovere un flusso che non è concentrato in punti precisi, ma diffuso lungo tutta la penisola.

Il dato significativo, e per certi versi inaspettato, è quello delle regioni del Centro Sud, come la Campania, da dove ben un quinto dei cicloturisti dichiara di provenire. Seguono la Lombardia e subito dopo il Lazio. Le principali destinazioni sono Toscana ed Emilia Romagna, dove arrivano ben due terzi dei flussi totali. Ovvio il movimento Nord-Nord, dove è attiva la maggior parte delle ciclovie di qualità oggi esistenti, ma forse ancor più significativo e incoraggiante, se proiettato nel futuro, il flusso Sud-Nord, proprio per i grandi itinerari previsti e in parte già impostati nel meridione del paese che troverebbero così il loro successo tra i residenti come tra i forestieri.

I dati estratti da Isnart, in un paese ancora immaturo sia per ciò che riguarda la ciclabilità quotidiana, sia per ciò che riguarda il cicloturismo, sono notevoli. Le presenze cicloturistiche rilevate nel 2018 ammontano a 77,6 milioni, pari all'8,4% dell'intero movimento turistico in Italia. Si tratta cioè di oltre 6 milioni di persone che hanno trascorso una o più notti di vacanza utilizzando la bicicletta. Le presenze dei cicloturisti, nel più vasto orizzonte della vacanza attiva, sono aumentate del 41% nel quinquennio 2013-2018.

Il dato economico, tema di questo *BikeSummit 2019*, è coerente con le dimensioni del movimento turistico. Il PIB (Prodotto Interno Bici) promosso e calcolato da Legambiente sale, grazie ai dati di Isnart, a ben 7,6 mld di euro annui di ricavi solo per ciò che riguarda il cicloturismo, facendo così arrivare a quasi € 12 mld di euro annui il valore attuale della ciclabilità in un paese dove le infrastrutture per la bicicletta sono ancora a uno stato embrionale, se non addirittura penalizzante.

Se una futura ciclovia turistica in Calabria potrà avere il successo economico di una già avviata nel Trentino, sarà solo se in strada, spazio pubblico per eccellenza, tutti i veicoli avranno pari diritti e dignità e doveri ben chiari. Questa necessità ormai indifferibile reclama una urgente riforma del Codice della Strada il più organica possibile, non sporadica; che sappia interpretare il cambiamento globale in atto nella mobilità individuale, collettiva e condivisa, ormai lontana dal paradigma fin qui seguito di una motorizzazione di massa indiscriminata.



UNIONCAMERE



ISNART



Il tema è quello della sicurezza, ma non solo: L'Italia ha un immenso patrimonio di strade a bassa percentuale di traffico, dunque e a vocazione ciclabile. Questi itinerari non sono però pronti ad accogliere i volumi di turisti che gli investimenti fatti – non solo economici – meriterebbero. Bisogna riclassificare le strade, a partire da quelle a bassa frequenza veicolare, in direzione di un assetto promiscuo anche di quelle più trafficate, ma ad alta intensità ciclistica e ad alta valenza turistica.

Le cifre qui presentate devono farci ben sperare e attentamente riflettere sui passi da compiere. Lo sviluppo del cicloturismo passa attraverso il consolidamento dei dispositivi istituzionali, la formazione e l'affiancamento dei tecnici e degli amministratori, una migliore strategia nella progettazione e nella realizzazione dei primi segmenti e l'ascolto dei territori e dei portatori d'interesse.

Con *BikeSummit 2019*, Isnart e Legambiente hanno voluto gettare le basi per la creazione di un osservatorio qualificato e inclusivo, all'altezza di dati così felici.

Roberto di Vincenzo, Presidente Isnart

Stefano Ciafani, Presidente Legambiente



## 1. CICLOTURISMO E CICLOTURISTI IN ITALIA

### 1.1 Introduzione alla ricerca e metodologia di analisi

Negli ultimi anni si è assistito in Italia ad una crescita costante di praticanti il ciclismo, inteso come attività sportiva non agonistica, con una progressiva crescita dell'età media dei praticanti. In tale contesto, effettuare un viaggio in sella ad una bicicletta è diventata una modalità di fare vacanza molto diffusa e risulta in crescita nelle preferenze dei turisti. Si tratta di una pratica che trova ampia diffusione soprattutto fuori dall'Italia, in particolare in Francia e nell'area di lingua tedesca, ma inizia a trovare interessanti riscontri anche tra i turisti italiani. Molte regioni italiane si stanno progressivamente attrezzando per rispondere alle esigenze di questo target di vacanzieri.

La crescita del cicloturismo, a sua volta, avviene in un contesto di crescente articolazione della domanda turistica che vede in posizione rilevante la ricerca di una vacanza attiva. Come sostenuto in un recente dibattito avviato in seno all'UNWTO<sup>1</sup>, il turismo sportivo è uno dei settori in più rapida crescita in questo settore. Un numero crescente di turisti è interessato alle attività sportive durante i loro viaggi, a prescindere dal fatto se gli sport siano o meno l'obiettivo principale del viaggio. Va sottolineato, tuttavia, che il comparto sportivo (come altre forme di turismo) non si configura come fenomeno omogeneo. Nella classificazione dei tipi di turismo in base al criterio dello scopo di viaggio, possiamo distinguere il settore sportivo - in cui l'obiettivo principale è l'attività fisica - e la partecipazione ad eventi sportivi o visite ad impianti sportivi<sup>2</sup>. All'interno del turismo sportivo si può circoscrivere anche la pratica del cicloturismo. La Federazione Ciclistica Europea (ECF) definisce il cicloturismo come quell'attività di "visita ed esplorazione dei luoghi a scopo ricreativo, di uno o più giorni, incentrata in modo prevalente e significativo sull'uso della bicicletta per finalità di svago". Esso comprende innanzitutto sia gli escursionisti sia i viaggiatori che rimangono in vacanza più giorni. In secondo luogo, si tratta di persone che compiono il loro viaggio per motivi non agonistici, ma con scopi ricreativi e di svago. Infine, essendo l'attività ciclistica una parte fondamentale di questa esperienza, vengono implicitamente escluse le forme di partecipazione passiva. In questo caso il viaggio è tanto importante quanto la destinazione e in alcuni casi è la destinazione stessa, tanto da essere definito "the travelling landscape".

Non è dunque sempre facile identificare lo scopo principale di viaggio. In questo senso, Isnart, a partire dalle informazioni rese disponibili dalla sua indagine nazionale sui turisti,

---

<sup>1</sup> UNWTO, *International conference on Tourism and Sports*, Da Nang City, Viet Nam, 23-26 september, 2016.

<sup>2</sup> Sull'argomento si veda: Zajadacz A., *Sport Tourism: an Attempt to define the concept*, 2016.



ha inteso distinguere tutti coloro che nella motivazione principale della scelta della destinazione di vacanza hanno indicato “Posto ideale per praticare un particolare sport (in generale)”. Alla luce delle considerazioni precedenti e degli obiettivi che si pone la presente indagine sono state così distinte tre tipologie di viaggiatori:

- *turisti sportivi*, ovvero i turisti che prediligono una modalità di vacanza attiva (sono stati selezionati i turisti che nella motivazione principale della scelta della destinazione della vacanza hanno indicato “Posto ideale per praticare un particolare sport”);
- *turisti CON bicicletta* (Holiday cycling), ovvero i turisti per i quali l’escursione in bicicletta è una parte della vacanza ma non è la principale componente (sono stati selezionati i turisti che durante il soggiorno hanno “praticato mountain bike, ciclismo”).
- *turisti IN bicicletta* (Cycling holidays) ovvero coloro che svolgono vacanze della durata di almeno una notte e per i quali la principale motivazione della vacanza è il viaggio in bicicletta, utilizzata quale mezzo di trasporto e di conoscenza dei territori attraversati, quale parte integrante dell’esperienza di viaggio (sono stati selezionati i turisti che nella motivazione principale della scelta della destinazione della vacanza hanno indicato “Praticare mountain bike, ciclismo”).

La tassonomia descritta, pur non essendo esaustiva del fenomeno indagato, permette di cogliere, per quanto in via preliminare, come il mondo delle due ruote non sia un fenomeno omogeneo ma presenti al suo interno diverse sfaccettature e sfumature. Le informazioni disponibili, per quanto parziali e limitate, consentono di perseguire una serie di obiettivi conoscitivi che dovranno essere approfonditi mediante indagini successive:

- delineare le diverse tipologie di cicloturista all’interno della macro categoria della vacanza attiva ed evidenziarne le caratteristiche socio-economiche e culturali;
- provvedere una stima del movimento complessivo nelle diverse destinazioni turistiche italiane e dell’impatto economico della spesa generata dai flussi cicloturistico;
- delineare i comportamenti di vacanza differenziando per le diverse tipologie di cicloturista;
- evidenziare le specifiche motivazioni di scelta della destinazione ed i canali di influenza sulla decisione, oltre alla organizzazione del viaggio, del soggiorno e la tipologia dei beni e servizi acquistati;

**Si precisa che questo rapporto fa riferimento ed utilizza come unità di misura del movimento turistico le *presenze* cioè il numero delle notti trascorse dai clienti, italiani e stranieri, negli**



esercizi ricettivi (alberghieri o complementari) e nelle abitazioni private nel periodo considerato. I valori numerici presenti nei paragrafi successivi non devono essere intesi come *arrivi* turistici che indicano il numero di clienti ospitati negli esercizi ricettivi.

## 1.2 Vacanza attiva e cicloturismo: tendenze recenti, flussi, impatto economico

Negli ultimi anni abbiamo assistito ad una sensibile espansione a livello globale della domanda di vacanze attive, indotte da un interesse crescente per le attività turistiche "ecologiche" e dallo sviluppo delle attività ricreative e di vacanza in campagna. Il turismo attivo presenta importanti opportunità sia per i mercati emergenti sia per le destinazioni mature (siano esse nazioni, regioni, città, località costiere, di campagna o montane). Molti osservatori attribuiscono alla vacanza attiva/sportiva una delle ragioni principali della crescita globale di questo settore. Una recente indagine (EUROSPORT) ha stimato per il turismo sportivo un valore complessivo di 800 miliardi di dollari, il 10% della spesa turistica globale. In alcune destinazioni il turismo sportivo rappresenta il 25% di tutte le entrate turistiche e raggiunge il 55% in paesi come l'Australia e parte di Nuova Zelanda.

Il cicloturismo ha un ruolo affatto marginale all'interno del più vasto fenomeno sportivo. Fonti internazionali affermano che quasi la metà delle entrate delle agenzie che si occupano di turismo d'avventura è derivato dalle vendite di viaggi in bicicletta o dai relativi servizi di viaggio (ATTA, *Adventure Tourism Trade Association*). Non è facile quantificare con esattezza le reali grandezze del fenomeno a livello europeo: secondo l'ATTA, l'Europa sarebbe il secondo mercato di riferimento per il turismo ciclistico dopo gli Stati Uniti. Alcune stime condotte in anni precedenti riconoscono nel ciclismo una significativa fonte di sviluppo economico: si è indicato un impatto economico di circa 44 miliardi di euro, generato da oltre 2 milioni di viaggi e 20 milioni di pernottamenti<sup>3</sup>. Austria, Danimarca, Francia, Germania, Paesi Bassi e Svizzera sono tra i paesi che hanno avuto maggiore successo nello sviluppo del ciclo turismo grazie non solo ad una vasta rete di percorsi ciclabili ma anche ad un efficace sforzo di marketing. Secondo stime recenti in Germania si contano 5,5 milioni di praticanti cicloturismo l'anno, per un fatturato di 5 miliardi di euro; in Francia il cicloturismo genera 16.000 addetti, 7 milioni di pernottamenti e un fatturato di 2 miliardi di euro<sup>4</sup>.

<sup>3</sup> Küster F., Blondel B., *Calculating the economic benefits of cycling in EU-27*, ECF, 2013.

<sup>4</sup> I dati qui riportati si riferiscono ai frequentatori di piste ciclabili e sono tratti da: ADFC (Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club), *Travelbike Bicycle Travel Analysis Summary Report*, 2019; Fédération Française de Cyclotourisme, Observatoire du tourisme à vélo, *Consommation et retombées économiques du vélo en France*, 2018; Vélo & Territoires: *Chiffres clés*, 2017.





Anche in Italia il cicloturismo sta prendendo piede, nonostante l'organizzazione per accogliere questo tipo di turismo sia ancora insufficiente. Nel nostro paese, infatti, non si pedala così tanto quanto in altre nazioni europee: sono stimate circa 440 bici ogni 1000 abitanti, mentre nei Paesi Bassi o in Germania il rapporto è quasi 1 a 1. Secondo dati recenti, negli ultimi anni in Italia si è assistito ad una crescita costante di praticanti il ciclismo in maniera più accentuata tra le classi di età più anziane<sup>5</sup>: oggi 12 sportivi su 100 dichiarano di praticare il ciclismo, inteso come attività sportiva non agonistica, pari a circa 2,4 milioni di persone.

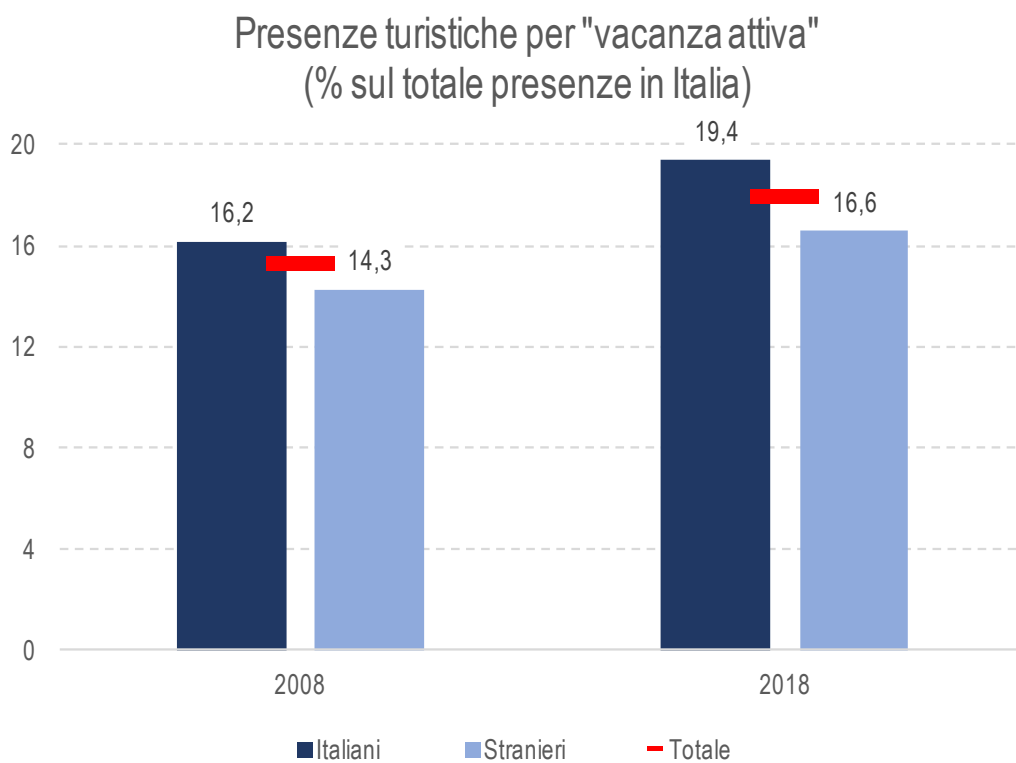
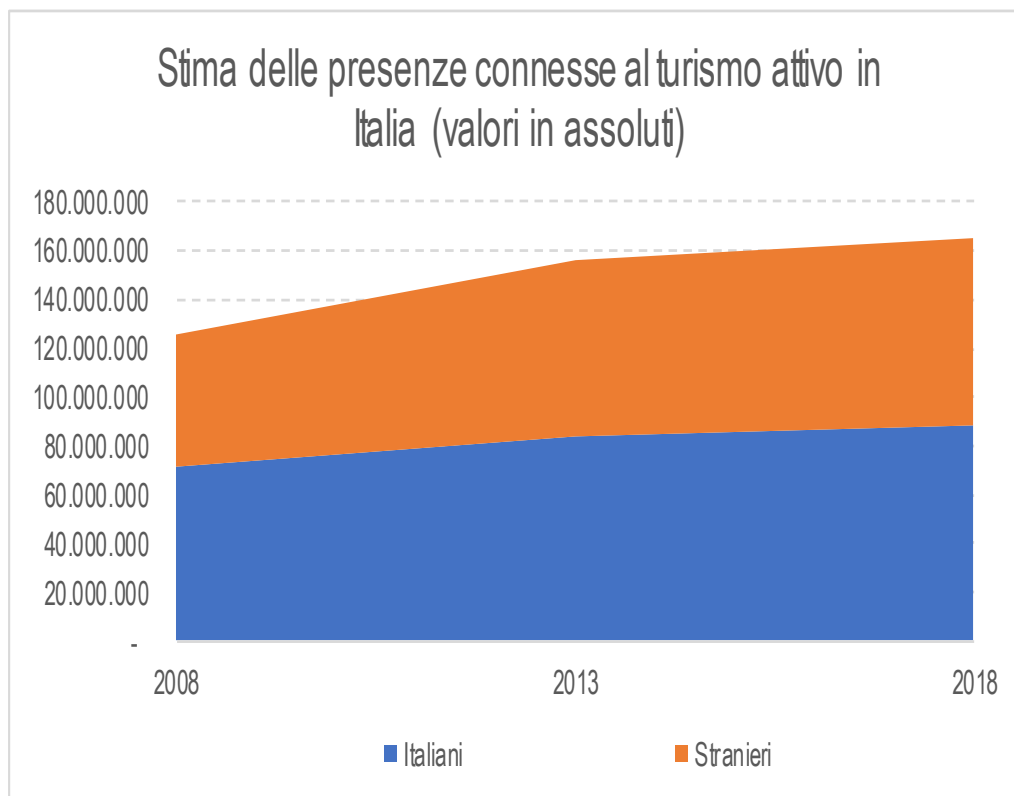
Rammentando quanto descritto nel paragrafo introduttivo, i cicloturisti - comprensivi sia dei turisti "in" sia di quelli "con" la bicicletta - sono stati inquadrati all'interno del macro raggruppamento del turismo sportivo (o della vacanza attiva). Le informazioni disponibili consentono di attribuire al fenomeno del **turismo attivo** in Italia dimensioni ragguardevoli e crescenti. In base alle più recenti stime dell'Isnart, il movimento turistico che ha identificato la propria destinazione di vacanza come "Posto ideale per praticare un particolare sport" conta in Italia 165,4 milioni di presenze<sup>6</sup> - pari al 18% delle presenze turistiche complessive, era il 15% nel 2008 - e genera una spesa di 17,8 miliardi di euro, pari ad oltre un quinto dei consumi turistici totali (la quota della componente straniera raggiunge in questo caso il 25%).

Si tratta di un fenomeno in evidente espansione, con un incremento delle presenze del 32% rispetto al 2008 cui ha contribuito in particolare la componente straniera che ha fatto registrare nel decennio scorso un tasso di crescita medio annuo praticamente doppio rispetto a quello degli italiani (rispettivamente 4% e 2%). Come effetto di queste dinamiche, la quota di presenze assorbita complessivamente dagli stranieri è passata in un decennio dal 43% al 46% del totale.

---

<sup>5</sup> ISTAT, *La pratica sportiva in Italia*, ottobre 2017.

<sup>6</sup> Si ricorda qui quanto specificato nel paragrafo introduttivo: le presenze indicano il numero delle notti trascorse dai clienti negli esercizi ricettivi e nelle abitazioni private nel periodo considerato, non il numero di persone.





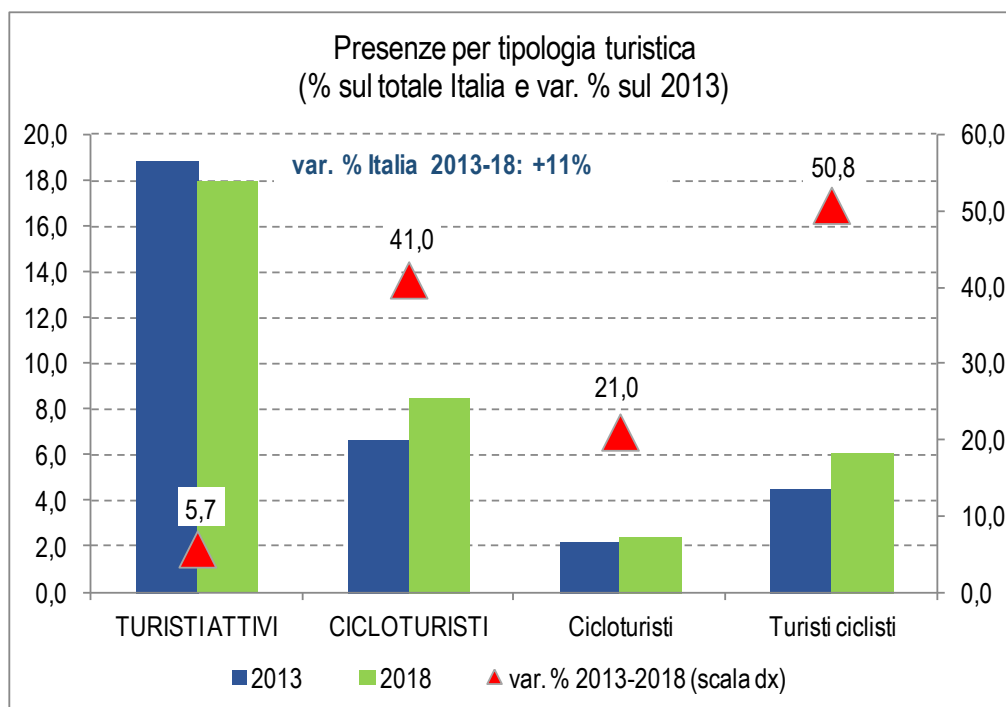
All'interno dell'insieme dei turisti attivi si è poi proceduto alla definizione di due raggruppamenti che si differenziano per l'intensità di utilizzo della bici e più in generale per la diversa modalità di organizzare e di vivere la vacanza: il "cicloturista" in senso stretto, che considera la bici un vero e proprio mezzo di locomozione per vivere la vacanza in una determinata destinazione, ed il "turista ciclista", cioè il turista che durante la vacanza fa escursioni in bici o si dedica al ciclismo, per il quale la bicicletta è intesa soprattutto come mezzo episodico per svolgere un'attività fisica e sportiva.

Il fenomeno cicloturistico così definito ha fatto registrare nel 2018 77,6 milioni di **presenze turistiche**, pari all'8,4% dell'intero movimento turistico in Italia. Entrando nel dettaglio delle tipologie di cicloturista considerate, Isnart ha stimato 21,9 milioni di presenze che rientrano nel *cluster* del *cicloturista puro*, pari al 13% delle presenze generate dal turismo attivo ed al 2,4% del totale nazionale. Sono tuttavia i *turisti ciclisti* a rivestire un ruolo ancor più rilevante nel macrocosmo della vacanza attiva: 55,7 milioni sono le presenze stimate per il 2018<sup>7</sup>. In altri termini, quasi la metà dei vacanzieri attivi fa un uso frequente della bicicletta per svolgere attività fisica in connessione con la conoscenza e scoperta del territorio.

Rispetto ad indagini condotte nel 2013, il turismo attivo ha mostrato nel suo insieme un moderato incremento (+5,7% in termini di presenze) inferiore al tasso medio di crescita dell'intero movimento turistico in Italia (+11%). Questo ha comportato una lieve perdita di quote del turismo attivo nel suo complesso. A fronte di ciò, il ritmo di crescita del *cicloturismo* (+41%) è risultato quasi quattro volte superiore alla media nazionale, soprattutto grazie alla notevole espansione dei *turisti ciclisti* le cui presenze sono aumentate del 51% rispetto al 2013.

---

<sup>7</sup> Si ricorda qui che le *presenze turistiche* non indicano il numero di "persone" che visitano una determinata destinazione (arrivi turistici) ma il numero delle notti trascorse dai clienti nelle strutture ricettive nel periodo considerato.



Come mostrato dal grafico, tra il 2013 e il 2018 le presenze legate al turismo attivo sono aumentate del +5,7%, un tasso tuttavia inferiore a quello medio fatto registrare nello stesso periodo dal movimento turistico in Italia (+11%). L'effetto di queste diverse dinamiche è che il peso del turismo attivo sul totale si è leggermente ridotto rispetto al 2013 (dal 18,8% al 18%). Nello stesso periodo, all'interno del turismo attivo, il sottogruppo definito dai cicloturisti si è invece sviluppato significativamente (+41%), soprattutto grazie alla positiva dinamica dei *turisti ciclisti* le cui presenze sono aumentate del 51% rispetto al 2013. In conseguenza di ciò, il peso dei *cicloturisti* sul totale delle presenze nel paese è aumentato dal 6,6% all'8,4%.

Stima delle presenze e dei consumi turistici in Italia per tipologia di turista: anno 2018			
valori assoluti			
		Presenze	Consumi (€)
CICLOTURISTI		77.649.000	7.673.238.000
di cui			
<i>Cicloturisti</i>		21.943.000	2.070.221.000
<i>Turisti ciclisti</i>		55.706.000	5.603.017.000
TURISTI ATTIVI		165.367.000	17.845.805.000
perso % sul totale presenze Italia			
CICLOTURISTI		8,4	9,1
di cui			
<i>Cicloturisti</i>		2,4	2,5
<i>Turisti ciclisti</i>		6,1	6,6
TURISTI ATTIVI		18,0	21,2

Fonte: Osservatorio Nazionale del Turismo - dati Unioncamere



L'**impatto economico** del cicloturismo è rilevante. I consumi complessivamente generati da questa categoria di turisti sono stati stimati in circa 7,7 miliardi di euro, pari al 43% della spesa legata alla vacanza attiva ed al 9,1% dell'intera spesa realizzata in Italia nel 2018 nel settore. Il peso dei cicloturisti in termini di consumi è superiore a quello da essi rappresentato in termini di presenze e non presenta particolari differenze tra componente italiana e straniera, anche con riferimento alle specifiche tipologie considerate.

I **costi di viaggio** ed in generale la struttura della **spesa giornaliera** presentano un certo grado di differenziazione tra le tipologie turistiche analizzate sia in valore medio sia in termini di beni e servizi acquistati.

La spesa media giornaliera del *cicloturista* si aggira sui 66 euro e si discosta in maniera significativa da quella dei *turisti ciclisti* e dei *turisti attivi* che si colloca intorno ai 76 euro. Il viaggio è la voce più consistente nel budget dei turisti intervistati: i turisti attivi italiani che hanno organizzato in proprio la vacanza hanno sostenuto per il viaggio una spesa media di 191 euro (313 euro gli stranieri). La spesa sostenuta per il viaggio è particolarmente elevata per i **cicloturisti** rispetto alla media delle altre tipologie (107 euro per gli italiani, fino a 430 euro per gli stranieri) probabilmente come effetto, in parte, dei mezzi utilizzati per gli spostamenti più importanti (gli Stati Uniti sono il secondo mercato di riferimento per il cicloturismo) e, in parte, dei maggiori costi sostenuti per il trasporto del mezzo utilizzato e delle relative attrezzature. Le spese per alloggio sostenute dai *cicloturisti* (55 euro per persona al giorno) sono in media più elevate degli altri target e ciò vale in particolare per gli stranieri la cui spesa giornaliera raggiunge i 64 euro. Questo sembrerebbe indicare con una certa chiarezza come i *cicloturisti* rappresentino un segmento esigente, attento alla qualità e ai servizi offerti e con buone possibilità economiche.



Spesa media pro capite 2018 (euro)			
	Italiani	Stranieri	Totale
<b>Turisti attivi</b>			
Viaggio A/R (media a persona)	100,7	312,6	191,0
Alloggio (media giornaliera a persona)	45,6	52,2	48,5
Spesa media giornaliera (escluso viaggio e alloggio)	77,1	75,6	76,4
<b>Turisti ciclisti</b>			
Viaggio A/R (media a persona)	97,9	233,5	154,2
Alloggio (media giornaliera a persona)	50,8	53,2	51,9
Spesa media giornaliera (escluso viaggio e alloggio)	75,6	78,4	76,8
<b>Cicloturisti "puri"</b>			
Viaggio A/R (media a persona)	106,9	429,0	255,4
Alloggio (media giornaliera a persona)	43,2	64,1	54,6
Spesa media giornaliera (escluso viaggio e alloggio)	74,9	56,4	65,8

Fonte: Osservatorio Nazionale del Turismo- dati Unioncamere

I comportamenti di spesa per beni e servizi risentono del diverso profilo del turista e probabilmente anche del suo specifico relazionarsi con il territorio in cui si trascorre la propria vacanza. Per il *cicloturista*, che percorre tipicamente il territorio con una modalità di tipo itinerante attraverso una serie di tappe che si rinnovano di giorno in giorno, la struttura dei consumi sembra mostrare una maggiore concentrazione intorno ad alcuni beni e servizi. Il *cicloturista* frequenta meno assiduamente degli altri i servizi di ristorazione e per importi mediamente meno elevati mentre propende in misura maggiore rispetto agli altri all'acquisto di beni alimentari in supermercati e negozi (71% del totale). Anche l'acquisto di abbigliamento, sportivo e non, compare con una certa frequenza, soprattutto tra i *turisti ciclisti*. Più di un quinto dei *cicloturisti*, una quota superiore di alcuni punti percentuali a quella delle altre categorie, fa uso di mezzi di trasporto pubblici, sebbene gli importi sostenuti siano in media più contenuti. In generale, i praticanti una *vacanza attiva*, e in parte anche i *ciclisti turisti*, presentano una varietà di consumi superiore a quella dei *cicloturisti* che coinvolge, oltre alla ristorazione e all'acquisto di beni alimentari, anche le attività ricreative e l'acquisto di souvenir, beni per l'igiene personale, prodotti artigianali locali.



## Spesa dei turisti in Italia 2018: VACANZA ATTIVA

	Spesa media giornaliera a persona (Euro)			Quota di turisti che effettua ogni singola voce di spesa		
	Italiani	Stranieri	Totale	Italiani	Stranieri	Totale
	euro			%		
<b>Pubblici esercizi</b>						
Bar, caffè, pasticcerie	5,30	4,46	4,90	63,1	67,3	65,0
Ristoranti, pizzerie	13,28	14,85	14,01	57,9	57,9	57,9
<b>Agroalimentari</b>						
Cibi e bevande acquistati in supermercati e negozi	27,12	25,87	26,53	67,1	69,1	68,0
Acquisto di prodotti enogastronomici tipici	9,96	13,55	11,67	32,1	33,8	32,9
<b>Abbigliamento</b>						
Acquisti di abbigliamento	16,55	19,77	18,18	29,1	34,6	31,6
Acquisti di calzature, accessori	10,06	11,55	10,82	13,9	16,9	15,3
Acquisto di abbigliamento per la pratica di sport	15,02	9,13	11,64	3,8	5,9	4,7
Acquisto di calzature per la pratica di sport	10,72	12,43	11,47	4,5	4,1	4,3
<b>Attività ricreative</b>						
Attività ricreative (cinema, discoteca, etc)	20,51	14,50	17,85	26,7	24,7	25,8
Spettacoli teatrali, concerti etc	7,27	9,50	8,22	19,7	17,1	18,5
Biglietti/card, musei e monumenti	14,47	13,77	14,13	13,5	14,4	13,9
Servizi benessere	28,36	31,61	29,77	11,6	10,2	11,0
Visite guidate	4,95	4,71	4,84	9,3	9,0	9,2
Stabilimenti balneari	12,45	12,87	12,55	8,8	3,3	6,3
Attività sportive (impianti)	12,03	19,20	15,01	6,1	5,0	5,6
Attività sportive (noleggio attrezzature)	25,33	15,10	22,07	6,5	3,5	5,1
Attività sportive (lezioni, scuole)	33,27	20,21	26,87	3,4	3,8	3,6
Audioguide nei musei	2,30	3,20	2,65	1,9	1,4	1,7
Bookshop nei musei	9,30	10,25	9,83	0,9	1,4	1,1
Fruizioni servizi noleggio barche	62,90	50,00	56,34	0,5	0,6	0,6
Fruizioni di altri servizi portuali	4,91	31,90	24,20	0,1	0,4	0,3
Ormeggio posto barca	117,90	19,44	101,46	0,3	0,1	0,2
Servizi cure termali	24,17	22,51	23,23	0,2	0,2	0,2
<b>Trasporti pubblici</b>						
Trasporti pubblici/taxi	13,29	11,46	12,48	17,9	16,5	17,2
Parcheggi	9,06	3,99	7,18	6,7	4,6	5,7
<b>Tabacchi editoria</b>						
Editoria, giornali, guide	8,49	5,94	7,21	35,7	41,7	38,5
Tabacchi	11,16	10,87	11,03	35,5	33,2	34,5
<b>Altre industrie manifatturiere</b>						
Souvenir	8,03	7,17	7,65	33,6	32,0	32,8
Igiene personale e salute	11,85	13,89	12,86	21,5	24,6	22,9
Acquisti di prodotti artigianali tipici	9,87	7,91	8,89	20,2	23,4	21,7
Acquisti di gioielleria, bigiotteria, orologeria etc	10,51	10,81	10,64	8,8	7,9	8,4
Altro shopping	10,23	7,26	8,76	10,7	12,1	11,3

Fonte: Osservatorio Nazionale del Turismo- dati Unioncamere



## Spesa dei turisti in Italia 2018: TURISTI CICLISTI

Anno 2018	Spesa media giornaliera a persona (Euro)			Quota di turisti che effettua ogni singola voce di spesa		
	Italiani	Stranieri	Totale	Italiani	Stranieri	Totale
	euro			%		
<b>Pubblici esercizi</b>						
Bar, caffè, pasticcerie	5,01	7,22	5,95	62,6	61,1	62,0
Ristoranti, pizzerie	12,57	15,91	13,98	58,3	56,2	57,4
<b>Agroalimentari</b>						
Cibi e bevande acquistati in supermercati e negozi	30,91	31,99	31,36	66,8	62,0	64,7
Acquisto di prodotti enogastronomici tipici	10,25	8,48	9,53	32,7	29,5	31,3
<b>Abbigliamento</b>						
Acquisti di abbigliamento	14,97	20,48	17,70	34,5	44,3	38,7
Acquisti di calzature, accessori	13,40	13,00	13,27	21,2	12,9	17,6
Acquisto di abbigliamento per la pratica di sport	6,50	12,38	8,79	4,6	3,8	4,3
Acquisto di calzature per la pratica di sport	15,87	5,38	8,36	1,7	5,6	3,4
<b>Attività ricreative</b>						
Attività ricreative (cinema, discoteca, etc)	17,09	14,84	16,34	31,3	20,7	26,7
Spettacoli teatrali, concerti etc	5,58	8,87	7,01	15,9	16,0	15,9
Biglietti/card, musei e monumenti	15,17	14,72	14,95	11,6	15,2	13,2
Visite guidate	9,17	5,48	7,64	10,6	9,9	10,3
Servizi benessere	24,48	27,39	25,87	7,8	9,3	8,4
Attività sportive (noleggio attrezzature)	15,64	19,46	18,02	4,0	8,6	5,9
Attività sportive (impianti)	21,66	9,26	18,87	5,7	2,2	4,2
Stabilimenti balneari	15,98	9,76	14,60	4,7	1,7	3,4
Audioguide nei musei	5,22	1,90	4,00	3,0	2,3	2,7
Bookshop nei musei	4,54	3,13	4,07	2,9	1,9	2,5
Attività sportive (lezioni, scuole)	22,09	16,94	19,57	1,5	1,9	1,7
Fruizioni servizi noleggio barche	45,00		45,00	1,8	0,0	1,0
Fruizioni di altri servizi portuali		3,33	3,33	0,0	1,4	0,6
Ormezzo posto barca	125,00		125,00	0,9	0,0	0,5
<b>Trasporti pubblici</b>						
Trasporti pubblici/taxi	11,99	19,66	14,90	15,4	12,4	14,1
Parcheggi	8,88	4,79	6,79	7,2	9,9	8,4
<b>Tabacchi editoria</b>						
Tabacchi	11,93	11,03	11,54	36,9	36,4	36,7
Editoria, giornali, guide	5,76	7,28	6,49	35,4	41,9	38,2
<b>Altre industrie manifatturiere</b>						
Souvenir	6,86	7,69	7,18	30,8	26,0	28,7
Acquisti di prodotti artigianali tipici	8,52	7,62	8,06	19,3	26,6	22,4
Igiene personale e salute	12,54	14,35	13,28	18,2	16,5	17,5
Acquisti di gioielleria, bigiotteria, orologeria etc	7,58	17,84	11,28	11,3	8,4	10,0
Altro shopping	11,04	8,55	9,62	6,6	11,5	8,7

Fonte: Osservatorio Nazionale del Turismo- dati Unioncamere





## Spesa dei turisti in Italia 2018: CICLOTURISTI

Anno 2018	Spesa media giornaliera a persona (Euro)			Quota di turisti che effettua ogni singola voce di spesa		
	Italiani	Stranieri	Totale	Italiani	Stranieri	Totale
	euro			%		
<b>Pubblici esercizi</b>						
Ristoranti, pizzerie	12,69	12,44	12,59	60,7	47,3	54,1
Bar, caffè, pasticcerie	5,26	3,78	4,45	56,4	69,3	62,7
<b>Agroalimentari</b>						
Cibi e bevande acquistati in supermercati e negozi	27,98	21,01	24,66	73,0	68,9	71,0
Acquisto di prodotti enogastronomici tipici	7,48	9,83	8,52	29,1	23,9	26,6
<b>Abbigliamento</b>						
Acquisti di abbigliamento	8,37	16,58	12,44	34,1	34,6	34,3
Acquisti di calzature, accessori	5,30	16,29	11,81	13,2	19,8	16,5
Acquisto di calzature per la pratica di sport	4,89	11,15	6,91	9,8	4,8	7,4
Acquisto di abbigliamento per la pratica di sport	5,04	18,50	7,47	5,0	1,2	3,1
<b>Attività ricreative</b>						
Attività ricreative (cinema, discoteca, etc)	38,30	14,58	28,91	23,8	16,1	20,0
Spettacoli teatrali, concerti etc	13,10	13,26	13,16	20,2	14,4	17,4
Biglietti/card, musei e monumenti	9,95	10,91	10,38	14,3	12,0	13,2
Stabilimenti balneari	12,06	11,91	12,00	13,2	7,9	10,6
Visite guidate	12,70	2,93	9,40	10,1	5,3	7,7
Servizi benessere	23,44	22,54	23,14	9,5	4,9	7,2
Attività sportive (noleggio attrezzature)	35,28	6,86	25,53	5,0	2,7	3,9
Attività sportive (impianti)	14,46	8,00	12,63	4,2	1,7	3,0
Audioguide nei musei		2,14	2,14		3,5	1,7
Attività sportive (lezioni, scuole)	12,70	17,42	14,08	1,6	0,7	1,1
<b>Trasporti pubblici</b>						
Trasporti pubblici/taxi	9,91	5,16	8,32	27,1	14,0	20,7
Parcheggi	7,73	8,33	7,86	3,8	1,1	2,5
<b>Tabacchi editoria</b>						
Tabacchi	14,20	9,68	11,52	28,1	42,4	35,1
Editoria, giornali, guide	6,31	5,84	6,08	32,8	32,2	32,5
<b>Altre industrie manifatturiere</b>						
Souvenir	8,56	5,01	6,61	28,8	36,5	32,5
Acquisti di prodotti artigianali tipici	11,91	9,17	10,55	19,3	19,7	19,5
Igiene personale e salute	9,49	8,35	8,91	16,6	17,6	17,1
Acquisti di gioielleria, bigiotteria, orologeria etc	7,74	5,94	6,69	5,3	7,5	6,4
Altro shopping	5,58	4,09	4,73	13,0	18,0	15,4

Fonte: Osservatorio Nazionale del Turismo- dati Unioncamere



### 1.3 Turista attivo, turista *con* bicicletta, turista *in* bicicletta: un profilo

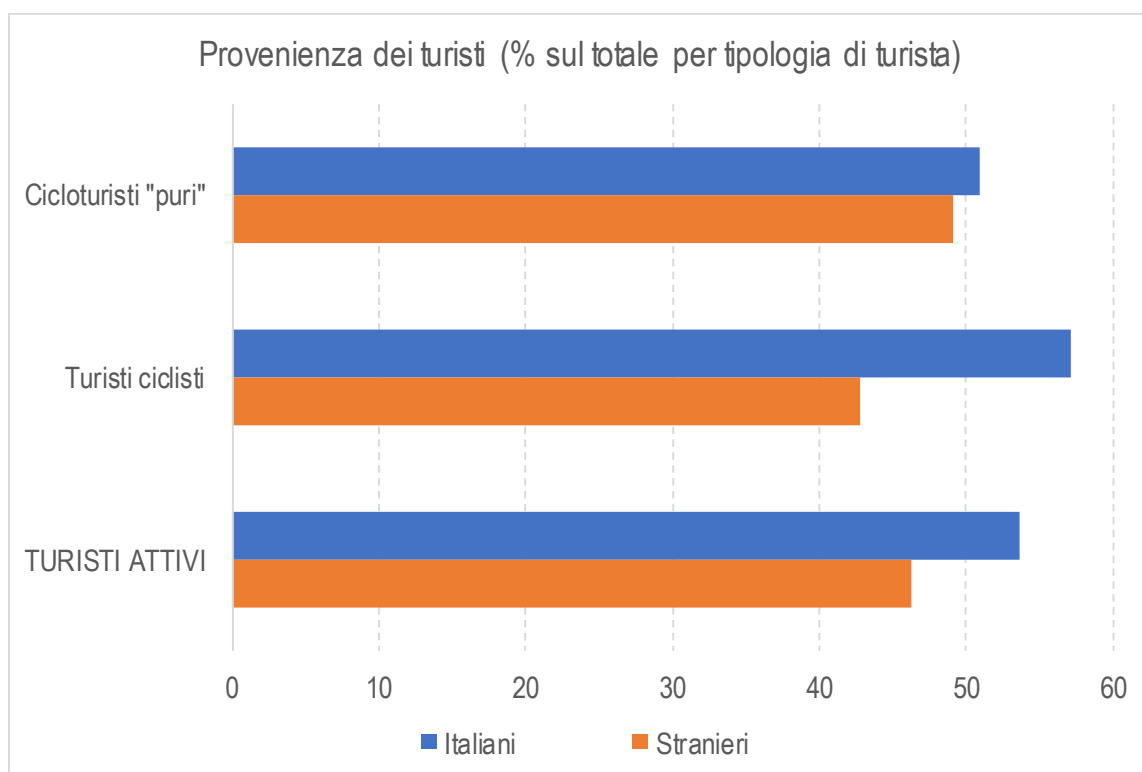
Il turista che svolge una *vacanza attiva* e l'idealtipo di *cicloturista*, nella duplice distinzione adottata in questo rapporto, possono essere così tratteggiati: il profilo del *turista attivo* e quello del *turista ciclista* presentano, in generale, una maggiore sovrapposibilità rispetto al *cicloturista*, che mostra invece caratteristiche relativamente più spiccate rispetto alle altre componenti. La presenza maschile è generalmente più ampia anche se il divario di genere tende ad assottigliarsi sensibilmente tra i cicloturisti. La classe demografica modale, ossia quella più rappresentata, è quella compresa tra i 21 ed i 40 anni; tuttavia, è da sottolineare come tra i cicloturisti l'età media tenda a spostarsi in avanti per la significativa presenza di ultra sessantenni che raggiungono il 19% del totale (a fronte del 13% delle altre tipologie). I *cicloturisti* presentano un grado di istruzione formalizzata leggermente inferiore a quello degli altri target mentre la quota di laureati è simile e si attesta intorno al 27%.

IDENTIKIT PER TIPOLOGIA DEL TURISTA 2018 (%)			
	Turisti attivi	Ciclisti turisti	Cicloturisti
<b>Sesso</b>			
Maschio	58,9	58,3	56,5
Femmina	41,1	41,7	43,5
Totale	100,0	100,0	100,0
<b>Età</b>			
18-20 anni	4,8	3,6	3,9
da 21 anni a 30 anni	20,6	23,3	19,8
da 31 a 40 anni	26,8	28,5	25,9
da 41 a 50 anni	21,7	20,3	16,8
da 51 a 60 anni	13,0	11,8	14,5
oltre 60 anni	13,1	12,5	19,1
Totale	100,0	100,0	100,0
<b>Titolo di studio</b>			
Licenza elementare	1,0	2,8	0,2
Scuola media inferiore	14,5	14,0	20,4
Diploma scuola media superiore	57,4	56,6	51,8
Laurea	27,1	26,6	27,7
Totale	100,0	100,0	100,0

Fonte: Osservatorio Nazionale del Turismo - dati Unioncamere



Il turismo attivo è praticato in prevalenza da italiani, in particolare tra i turisti ciclisti, ma nel caso dei cicloturisti la composizione per provenienza assume dimensioni praticamente paritarie. Tra le principali regioni di partenza dei *cicloturisti* e dei *turisti ciclisti* figurano diverse regioni del Centro Sud (quasi un quinto dei cicloturisti dichiara di provenire dalla Campania, seguita da Lombardia e Lazio) quasi a prefigurare, oltre al movimento Nord-Nord, un altrettanto significativo flusso Sud-Nord considerando che le principali destinazioni di soggiorno sono tutte collocate nell'area settentrionale del paese (Trentino, Veneto, Emilia Romagna, Toscana). A differenza dei turisti attivi e dei turisti ciclisti (per i quali primeggiano Trentino e Veneto) le principali regioni di destinazione dei *cicloturisti* sono la Toscana e l'Emilia Romagna cui si indirizza in complesso due terzi dei flussi totali. La Germania è in tutta evidenza il principale mercato estero di origine di flussi interessati alla vacanza attiva, seguita da Francia, Stati Uniti e Regno Unito.





## Principali paesi di provenienza

<i>Cicloturisti "puri"</i>	<i>Turisti ciclisti</i>	TURISTI ATTIVI
Germania	Germania	Germania
Stati Uniti	Francia	Francia
Francia	Stati Uniti	Stati Uniti
Regno Unito	Regno Unito	Regno Unito
Austria	Spagna	Paesi Bassi/Olanda

Fonte: Osservatorio Nazionale del Turismo- dati Unioncamere

## PRINCIPALI REGIONI E LOCALITA' DI SOGGIORNO PER TIPOLOGIA DI TURISTA 2018 (%)

	Turisti attivi	Ciclisti turisti	Cicloturisti
<b>Trentino-Alto Adige</b>	<b>19,1</b>	<b>19,7</b>	<b>15,4</b>
	Riva del Garda	Corvara in Badia	Riva del Garda
	Selva di Val Gardena	Malles Venosta	Malles Venosta
	Corvara in Badia	Selva di Val Gardena	Pozza di Fassa
<b>Veneto</b>	<b>17,9</b>	<b>17,9</b>	<b>12,3</b>
	Garda	Jesolo	Garda
	San Michele al Tagliamento	San Michele al Tagliamento	Jesolo
	Jesolo	Garda	Belluno
<b>Emilia Romagna</b>	<b>11,8</b>	<b>11,8</b>	<b>16,7</b>
	Rimini	Rimini	Bologna
	Riccione	Riccione	Rimini
	Bologna	Bologna	Riccione
<b>Toscana</b>	<b>10,4</b>	<b>11,7</b>	<b>17,0</b>
	Capoliveri	Pisa	Pisa
	Firenze	Capoliveri	Capoliveri
	Pisa	Firenze	Livorno
	Monte Argentario		

Fonte: Osservatorio Nazionale del Turismo - dati Unioncamere



#### 1.4 L'organizzazione del soggiorno ed i comportamenti di vacanza

L'esperienza cicloturistica è scelta soprattutto da persone che si muovono in coppia ma è presente in maniera significativa anche il segmento delle famiglie con bambini. Tra i *cicloturisti* risulta relativamente più diffusa anche la formula del viaggiatore solitario che rappresenta oltre un quinto delle presenze. Un ulteriore aspetto di differenziazione dei *cicloturisti* è rappresentato dalla maggiore preferenza accordata alla sistemazione in strutture alberghiere ed a quelle complementari mentre il ricorso alle abitazioni private è relativamente più contenuto rispetto agli altri target considerati.

Altro aspetto interessante da sottolineare è la maggiore intensità della domanda di informazioni e/o servizi ricercati durante il soggiorno da parte del *cicloturista* rispetto al *ciclista turista*. La ricerca ha in particolare per oggetto le informazioni sugli spostamenti all'interno del territorio visitato, sui luoghi in cui acquistare prodotti tipici locali, la prenotazione di centri benessere ma anche notizie relative ad escursioni e passeggiate. Sono proprio queste ultime attività ad essere abbinate, in misura più pronunciata dai *cicloturisti* rispetto ai *ciclisti turisti*, a quella principale svolta nella destinazione di vacanza e ad esse si aggiungono quelle rivolte alla scoperta degli altri ambienti naturali presenti nei territori visitati.

**LA COMPAGNIA DEL SOGGIORNO PER TIPOLOGIA DEL TURISTA 2018 (%)**

	Turisti attivi	Ciclisti turisti	Cicloturisti
Sono da solo/a	12,2	16,5	21,4
In coppia (senza bambini)	37,3	33,6	33,8
Con la famiglia (inclusi bambini)	29,6	27,7	26,6
Sono con amici	18,6	20,7	14,3
Sono con colleghi di lavoro/viaggio di lavoro	1,1		2,6
Sono con un gruppo organizzato	1,2	1,6	1,3
<b>Totale</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>

Fonte: Osservatorio Nazionale del Turismo - dati Unioncamere



## Principali regioni di provenienza

TURISTI ATTIVI	<i>Cicloturisti "puri"</i>	<i>Turisti ciclisti</i>
Lombardia	Campania	Lombardia
Lazio	Lombardia	Lazio
Campania	Lazio	Abruzzo
Piemonte	Sicilia	Emilia-Romagna
Veneto	Emilia-Romagna	Campania
Emilia-Romagna	Veneto	Toscana

Fonte: Osservatorio Nazionale del Turismo- dati Unioncamere

## TIPOLOGIA DI ALLOGGIO PER UTILIZZATA PER IL SOGGIORNO 2018 (%)

possibile più risposte, % calcolata sul totale turisti

	Turisti attivi	Ciclisti turisti	Cicloturisti
Totale alberghi	27,6	22,7	30,1
1 stella	2,4	2,4	0,1
2 stelle	14,7	9,2	11,6
3 stelle	62,8	72,0	82,9
4 stelle	19,3	16,4	5,4
5 stelle	0,8	-	-
Residenze di amici e parenti	19,6	19,1	15,3
Alloggio privato in affitto	19,5	19,0	15,2
Casa privata	13,2	17,8	14,7
B&B	6,6	11,0	7,7
Campeggio	6,2	4,5	5,6
Agriturismo	4,5	2,2	5,2
Villaggio turistico	2,2	2,0	4,8
Altro	0,7	1,8	1,4

Fonte: Osservatorio Nazionale del Turismo - dati Unioncamere

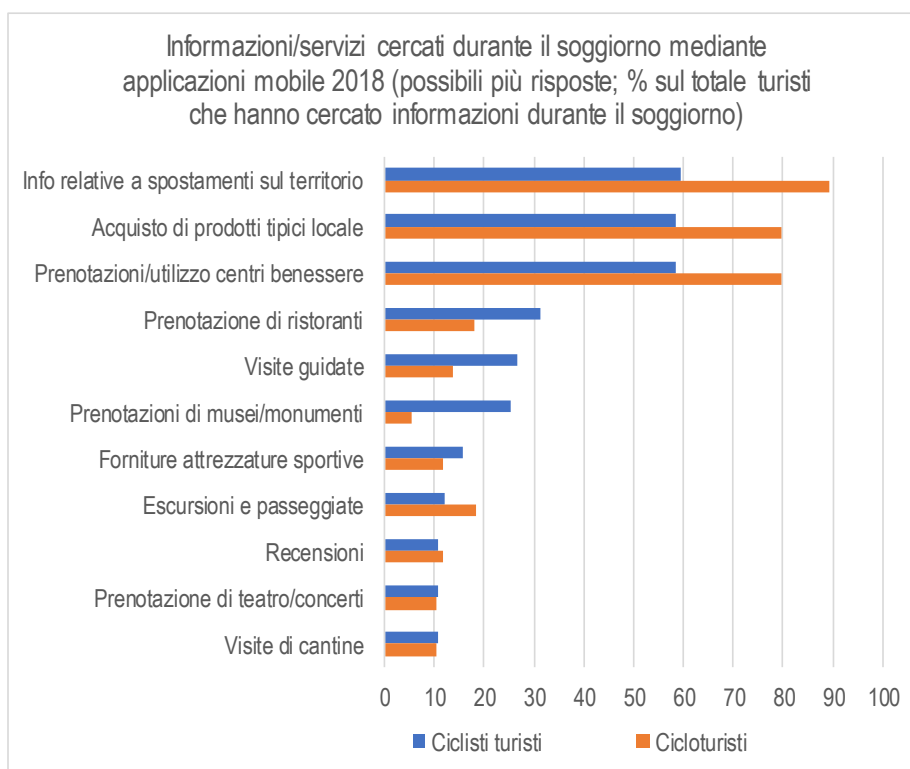


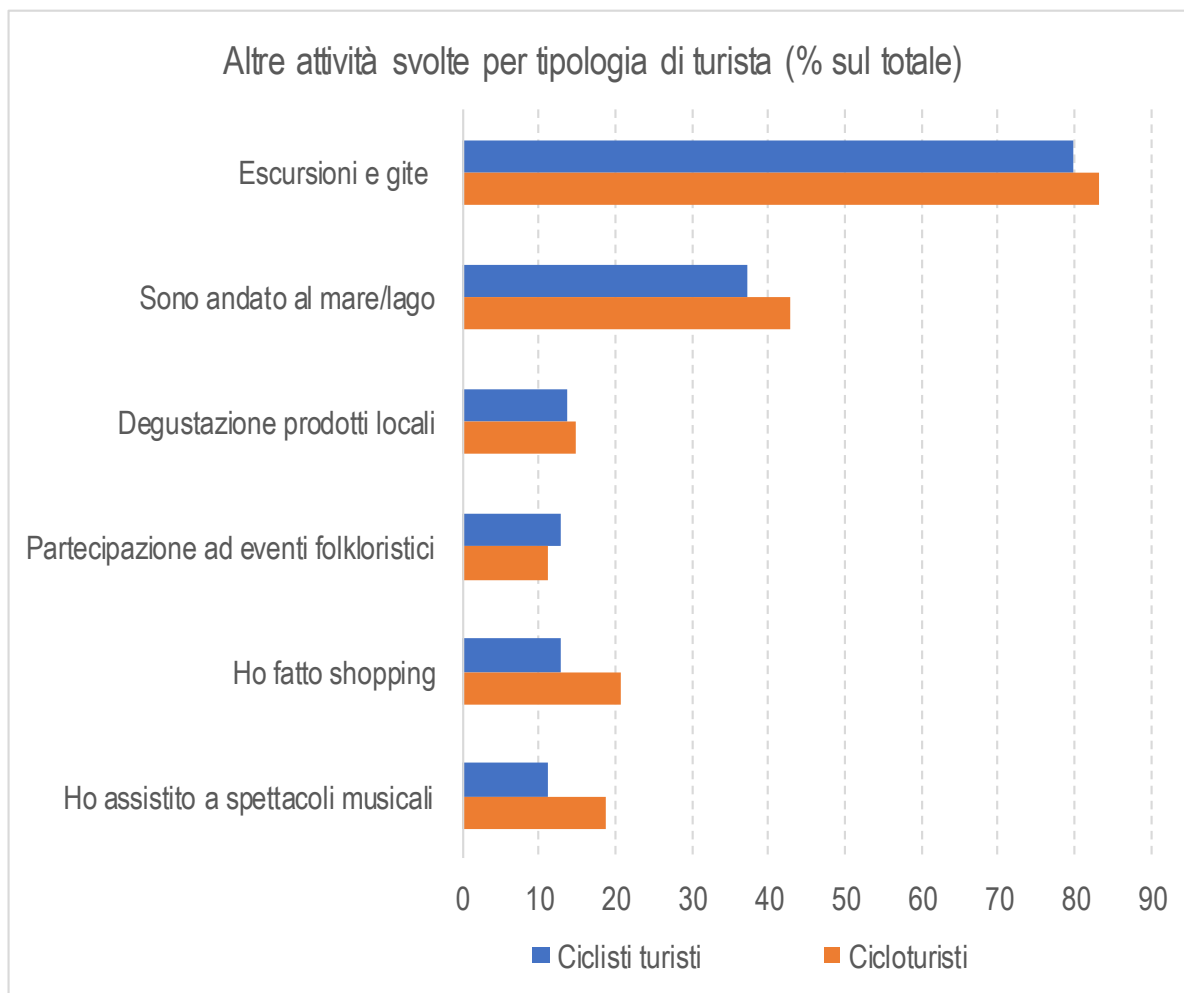
## CANALI DI COMUNICAZIONE CHE INFLUENZANO LA SCELTA DEL SOGGIORNO 2018 (%)

possibile più risposte, % calcolata sul totale turisti

	Turisti attivi	Ciclisti turisti	Cicloturisti
Consiglio/Racconti di amici/parenti/ familiari	55,4	62,7	58,8
Internet	37,4	31,3	34,6
<i>Informazioni su Internet</i>	38,0	54,9	45,1
<i>Social Network</i>	54,7	25,3	42,4
<i>Offerte su Internet</i>	19,7	27,7	23,0
C'ero già stato/esperienza personale	36,1	22,7	29,9
Cataloghi/Depliant di agenzie di viaggi	5,1	7,3	6,1
Consiglio dell'agenzia di viaggi	3,5	4,9	4,1
Guide turistiche	2,9	3,0	2,9
Non ho scelto io/hanno deciso altri	2,9	1,9	2,4
Pubblicità	2,0	2,7	2,4

Fonte: Osservatorio Nazionale del Turismo - dati Unioncamere





## 2. IL PRODOTTO INTERNO BICI (PIB) DEL CICLOTURISMO IN ITALIA

### 2.1 Il ruolo delle infrastrutture

Italia paese della bicicletta o Italia paese dell'automobile? Intanto un fatto: storicamente l'Italia ha contribuito in modo importante a diffondere nel mondo la cultura della bicicletta. Un contributo che dura ancora oggi: siamo il maggiore produttore europeo e i nostri prodotti sono i più apprezzati nel mondo. La motorizzazione di massa - fenomeno globale - ha severamente condizionato lo stile di vita e gli orientamenti amministrativi e infrastrutturali





negli ultimi sessanta anni; eppure la ciclabilità è rimasta impressa nel quotidiano e nell'immaginario ben più che in filigrana, nonostante le nostre 625 automobili ogni 1000 abitanti, altro record europeo.

Dal solo settore produttivo della bicicletta arrivano 1,3 miliardi di euro l'anno, per oltre 1,7 milioni di pezzi venduti, con un export in crescita del 15,2% (Confartigianato, dati 2017)<sup>8</sup>.

Il dato imponente, incoraggiante, individuato da Isnart e Legambiente sulle presenze cicloturistiche in Italia, quelle oltre settantasette milioni di giornate di presenza sugli itinerari e nelle destinazioni, può essere ulteriormente interpretato anche allo stato attuale dei rilevamenti. Dividendo il numero delle presenze per il numero medio delle notti si ottengono le *persone* protagoniste di questo genere di vacanza attiva, che superano i 6 mln, stranieri compresi. Volendo ulteriormente circoscrivere, per quanto preliminarmente, il fenomeno cicloturistico in Italia in base ai dati possesso di Isnart, possiamo stimare i turisti *in* bici, ovvero turisti che viaggiano sulla propria bici in circa 1,9 milioni di persone, e i turisti *con* la bici, ovvero turisti che portano con sé la bici o la noleggiano una volta a destinazione in circa 4,2 milioni di persone. A questi si aggiungono poi gli oltre settecentomila ciclisti quotidiani, i cosiddetti *frequent biker*, che usano la bicicletta per i loro spostamenti quotidiani casa-lavoro-casa e altri impieghi prettamente *mobilistici*, arrivando a una stima di circa 6,7 milioni di individui che compongono l'universo ciclistico (non agonistico) circolante in Italia. Quasi sette milioni di utenti dal profilo ancora non perfettamente definito dagli strumenti statistici a nostra disposizione, fluidi nella loro identità, ma che interagiscono sicuramente tra loro per abitudini e stili di vita.

I confini, come per ogni attività umana, sono trasparenti, permeabili. Non abbiamo ancora strumenti statistici per scorporare adeguatamente i diversi modi di vivere la bicicletta, ma è facile immaginare come chi usi la bici per sport – nei fine settimana, ad esempio – possa anche pensare di viaggiare pedalando per più giorni lungo un itinerario e, in modo quantitativamente più interessante, chi abbia apprezzato le doti di efficienza e di praticità della bicicletta nelle aree metropolitane voglia farne anche il mezzo, se non il fine, di una vacanza nei territori.

Queste grossolane congetture devono qui servire solo a farci riflettere su un fatto. L'Italia si affaccia appena adesso, pur con tutto il suo patrimonio culturale e industriale, a una revisione del suo modello di trasporti che si annuncia radicale. Pur con inevitabili oscillazioni, la strada è tracciata. La sostenibilità (non solo ambientale), paradigma ineludibile di questo millennio, investe la totalità dei comportamenti e delle scelte. La bicicletta si è subito dimostrata centrale in questo nuovo scenario, con la sua capacità di affrontare e risolvere, in molto semplice, problemi molto complessi.

---

<sup>8</sup> Ufficio Studi Confartigianato, *Rapporto ARTIBICI 2018, Artigianato e filiera della bicicletta*, Milano 2018.



Il 7 ottobre del 2015, con la “*Dichiarazione di Lussemburgo sulla bicicletta come modalità di trasporto amica del clima*”, la bicicletta è stata per la prima volta definita da tutti i ministri dei trasporti della UE un “veicolo”. Un passaggio apparentemente solo lessicale nasconde in realtà un fatto importante: alla ciclabilità arrivano, da quel momento in poi, fondi strutturali, non episodici, anche nel nostro paese. L’Italia si è progressivamente adeguata, fino a promulgare la prima legge che inserisce stabilmente la promozione della ciclabilità nella competenza delle istituzioni (Legge 2/2018) facendo seguito al *Sistema Nazionale delle Ciclovie Turistiche* (SNCT, 27 luglio 2016), provvedimento interamente infrastrutturale, ma dalle notevoli ricadute strategiche per l’industria turistica e che grande attenzione riceve in questo BikeSummit 2019.

Nonostante i progressi fatti a livello legislativo, nel consesso europeo in materia di ciclabilità l’Italia è ancora un paese dilettante (*starter*). La schiacciante polarizzazione a favore dell’automobile privata, prima di tutto culturale, ma anche fisica, ingombrante staticamente e dinamicamente lo spazio pubblico e i territori, per un lungo periodo non ha permesso che a fronte di un aumento del 50% dei chilometri ciclabili aumentasse anche la ciclabilità, rimasta per anni tra il 3% e il 4% sul totale degli spostamenti con altri mezzi (periodo 2008-2015). Dal 2015 la situazione sembra essersi sbloccata, complice per certo la crisi economica, ma anche un mutato atteggiamento dei cittadini nei confronti del trasporto individuale. Le ulteriori restrizioni messe in atto alla circolazione dei veicoli a motore, dovuta alla consapevolezza della pericolosità dei diesel, e la ormai capillare diffusione della propulsione ibrida muscolare/elettrica (EPAC)<sup>9</sup>, hanno aumentato ulteriormente il bacino d’utenza e l’attrattiva della bicicletta. Nel 2017 si è così superata per la prima volta la soglia di ciclabilità del 5%<sup>10</sup>.

La riflessione da fare è questa: a fronte di uno scenario ancora timido, quando non ostile nei confronti della ciclabilità, il numero degli utenti – la loro resilienza – non cala, anzi.

Prima di questo rapporto Isnart-Legambici il valore del cicloturismo si era, infatti, già segnalato come pari a un terzo del PIB, il *Prodotto Interno Bici*<sup>11</sup>, prima voce economica reale – quindi non in quanto *esternalità* positiva – subito dopo il mercato delle bici e degli accessori. I dati Isnart confermano il dato di PIB cicloturistico, finora calcolato sulla base di indicatori nazionali ed europei, per la prima volta sulla base di dati rilevati mediante indagine diretta, confermando sostanzialmente il dato.

---

<sup>9</sup>Electric Pedal Assisted Cycle (bicicletta a pedalata assistita), secondo Direttiva Europea 2002/24/CE.

<sup>10</sup> ISFORT, 15° Rapporto sulla mobilità degli italiani, Roma 2018.

<sup>11</sup> Cfr.: *L’A Bi Ci*, 2° Rapporto Legambici sull’Economia della Bicicletta in Italia, Roma 2018. Le due edizioni del rapporto (2017-18) utilizzano i dataset di ISTAT e ISFORT e gli indicatori OMS, UNECE E UNEP illustrati nel rapporto *Cycling and Green Jobs*, ECF, Bruxelles 2016. [https://www.legambiente.it/sites/default/files/docs/a\\_bi\\_ci\\_2018.pdf](https://www.legambiente.it/sites/default/files/docs/a_bi_ci_2018.pdf)



I 2,05 mld di euro del PIB non sono infatti lontani dai 2,07 mld del valore dei consumi dei turisti *in* bicicletta rilevati da Isnart. A questo si aggiunge però quello delle presenze turistiche *con* la bicicletta, 5,5 mld di euro di consumi finora non indagati, che proiettano l'attuale economia del cicloturismo italiano, pur nella sua immaturità, a oltre 7,6 mld annui di ricavi.

Da queste premesse, il PIB attuale del nostro paese arriva così a quasi 12 mld l'anno, il doppio di quanto calcolato nel 2017 (6,2 mld di euro), e circa la metà della proiezione di 22,8 mld pubblicata da Legambiente nel 2018, che considerava però il valore del futuro adeguamento dei centri urbani italiani superiori ai 50.000 abitanti alla media europea di ciclabilità ( $\geq 20\%$  di *modal share*), la completa realizzazione del SNCT e lo sviluppo del cicloturismo urbano, del quale si dirà più avanti<sup>12</sup>.

Il cicloturismo nelle sue diverse forme, come del resto anche il *commuting* urbano e periurbano, morde quindi il freno: a fronte di una cifra consistente in valore cicloturistico già operante, la media nazionale delle infrastrutture non ha ancora gli strumenti per cogliere appieno le opportunità di un settore che può solo crescere, e ben oltre le più caute previsioni, come si vede dagli studi fatti.

L'Italia si sta però adeguando, e le premesse mostrate dal lancio del SNCT sono incoraggianti, a patto di realizzare gli itinerari previsti con i più alti standard qualitativi possibili e in tempi ragionevoli.

Il nostro unico termine di paragone in quanto a economia dei tracciati cicloturistici è, infatti, riferito a itinerari di alta qualità progettuale e costruttiva, oltre che ben messi in rete con le strutture ricettive. Parliamo della rete ciclabile trentina, così come descritta nel rapporto della Provincia Autonoma di Trento, *Cicloturisti e Cicloturismo in Trentino* (2010)<sup>13</sup>, a tutt'oggi la base statistica e scientifica più completa disponibile per il nostro paese in quanto a *economia delle infrastrutture*.

In altre parole, i 250.000 euro anno/Km. di ricavi che lo studio trentino permette di utilizzare come pietra di paragone saranno plausibilmente spalmabili su tutto il chilometraggio del SNCT solo a patto che quello stesso standard qualitativo sia tenuto a livello "trentino" lungo tutte e dieci le ciclovie previste. In questo caso, il ricavo annuo potrà essere di circa € 1,5 mld/anno solo per ciò che riguarda la rete nazionale del SNCT, escluse le reti minori e il cicloturismo urbano che dovranno essere oggetto di ulteriore analisi e riflessioni.

---

<sup>12</sup> Cfr. la proiezione di PIB (*Prodotto Interno Bici*) diffusa in: *L'A Bi Ci, 2° Rapporto... Cit.* (ca. € 22,8 Mld./anno)

<sup>13</sup> Provincia Autonoma di Trento, Osservatorio provinciale per il Turismo, *Cicloturisti e cicloturismo in Trentino*, Trento, agosto 2010. [http://www.turismo.provincia.tn.it/binary/pat\\_turismo\\_new/report\\_ricerca/Report\\_bici.1284379418.pdf](http://www.turismo.provincia.tn.it/binary/pat_turismo_new/report_ricerca/Report_bici.1284379418.pdf)



A proposito del valore del cicloturismo urbano, questo è senz'altro entrato “nel radar” del dato Isnart-Legambiente sui *turisti ciclisti*, o turisti *con* la bici. I tour urbani – noleggio, guida, pasti e a volte anche pernottamenti – sono una realtà ormai consolidata dal Sud al Nord Italia, che il più delle volte prescinde dagli oltre 4.000,00 Km di ciclabili urbane presenti, per lo più incoerenti e insicure. Quando si fosse certi di poter applicare il valore annuo di € 250K Km/anno. anche per le ciclabili urbane, il ricavo di questa versione urbana del turismo in bicicletta sarebbe di un altro miliardo l'anno (1,04 mld di euro).

L'enorme patrimonio delle nostre città d'arte, tuttavia, suscita ben più di un sospetto che il valore/chilometro possa variare sensibilmente, ancora una volta in positivo. Uno studio commissionato da Confindustria ANCMA nel 2016 sulla ciclovía Grab – *Grande Raccordo Anulare delle Biciclette* di Roma apre infatti scenari molto più consistenti, nell'ordine di oltre 1 mln di euro annui per chilometro. I €250K Km./anno sono dunque un punto di partenza, non un limite, ed è da cercare anche qui, cioè lungo gli itinerari artistici e culturali *intra moenia*, oltre che sui sentieri, lungo gli argini fluviali e sui sedimi ferroviari dismessi, il successo economico del turista *con* la bicicletta. Lavorare per tenere questo standard come minimo ammissibile è però cruciale per la riuscita dell'intero sistema.

## 2.2 Il Sistema Nazionale delle Ciclovie Turistiche

A proposito del parametro valore/chilometro, un breve questionario – dal valore necessariamente approssimativo, informale – fatto compilare da Legambici ai referenti tecnici delle dieci ciclovie in occasione di questo BikeSummit 2019, lascia intravedere valori oscillanti lungo gli oltre seimila chilometri della rete, pur se in una fase ancora incerta delle stime economiche, dipendenti dal completamento degli studi di fattibilità.

La *Ciclovía del Garda* (140 Km.), proprio nel Trentino dell'eccellenza progettuale e costruttiva, calcola ricavi per chilometro inferiori alla “sua” stessa soglia dei € 250K Km./anno (ca. € 200K Km./anno), a fronte del costo per chilometro naturalmente più alto del SNCT (€ 917K/Km.). Quasi tutte le altre previsioni di ricavo dichiarate nei questionari danno ricavi inferiori al *benchmark* trentino.

La Sardegna, con i suoi 1230 Km. della *Ciclovía della Sardegna*, indica un costo chilometro di ca. € 100K/Km., a fronte di un ricavo pari a ca. € 162K Km./anno ottenuto sulla base dati della rete regionale *Sardegna Ciclabile*. La *Tirrenica*, con un costo che oscillerà tra i ca. € 200K/Km. del tratto ligure ai ca. € 140K/Km. del tratto Toscano, vedrà “solo” € 66K Km./anno di ricavi (tratto toscano).



La guardia deve essere tenuta alta. Il tema che compare dietro il ricavo / chilometro è quello della necessità di una strategia di avvio efficiente dei diversi itinerari, che dipende essenzialmente dalla scelta del tratto più efficace e redditizio da cui partire.

Sarà dunque cruciale individuare in anticipo i migliori tratti “pilota” per ciascun itinerario, prima di una divisione in lotti priva di strategia, in modo da massimizzare l’investimento e valorizzare i presupposti paesaggistici e culturali alla base del singolo progetto.

Più che un’ossatura, le ciclovie del SNCT andrebbero viste come un delicato sistema nervoso, ricco di propaggini nei più diversi ambiti non solo del turismo, ma della produttività in generale. Un *sistema*, com’è stato giustamente chiamato, che ramifica ben oltre i tracciati principali, innervando tutta la penisola di relazioni che vanno oltre gli itinerari. Basti pensare alla previsione di ottantacinquemila *green jobs* in più, secondo gli indicatori di *Cycling and Green Jobs*<sup>14</sup> utilizzati da Legambici per l’Italia, che a questo punto meriterebbero di essere ricalcolati, ancora una volta al rialzo.

Per questo motivo è urgente definire e preparare in anticipo tutte le *sinapsi* tra i diversi territori: un grande lavoro di governance delle Regioni sia per la realizzazione sia per la valorizzazione turistica, ancorato a un solido coordinamento tra Stato, Regioni capofila e non, enti attuatori e tutti i soggetti in campo, non solo istituzionali, per garantire la miglior ricaduta territoriale possibile. Si dovranno scegliere le attrattive, le narrazioni e le infrastrutture più pronte e adeguate a trainare gli investimenti messi in campo per il SNCT che seguiranno ai primi circa 750 milioni di euro stanziati fino al 2024, una cifra che comprende i cofinanziamenti di altri Enti oltre lo Stato.

Gli standard qualitativi sono un altro punto importante. Non è solo la necessità di un particolare livello di finitura o di eccellenza infrastrutturale, in ogni caso conveniente, come nel caso dei tratti a sbalzo della ciclovia del Garda, per quanto di breve estensione già icona del tracciato, o dei passaggi in contesti da sempre presenti nell’immaginario globale, come nel caso del *Grab* di Roma. Un aspetto qualitativo importante è ad esempio l’accessibilità a tutte le età e le abilità, così come il rispetto del paesaggio e del contesto storico artistico. La delicatezza di questo *sistema* cui si accennava prima è tutta qui, e non può essere affrontata con il criterio culturale e tecnico proprio delle infrastrutture polarizzate sulla mobilità veicolare a motore.

Per essere un successo, una ciclovia deve poter rendere un servizio a turisti *con* la bicicletta, *in* bicicletta, *commuter*, pedoni, di tutte le età e abilità; non essendo solo mera carreggiata ma, appunto, sistema.

---

<sup>14</sup> World Health Organization, *Riding towards the green economy. Cycling and green jobs*, Copenhagen 2016. Key Findings: <https://thepep.unece.org/sites/default/files/2017-05/Cycling-and-green-jobs.pdf>



## Considerazioni conclusive

I dati Isnart - Legambiente sui *cicloturismi* – il plurale è a questo punto d'obbligo, com'è sempre conveniente un approccio olistico al *multiverso* della ciclabilità – offrono molti spunti di riflessione. Il primo è senz'altro un'urgenza: dotare l'Italia di un osservatorio per il cicloturismo che sappia indirizzare verso soluzioni concrete e produttive il flusso di dati a nostra disposizione. Isnart e Legambiente in questo senso possono impostare il lavoro e tenere le fila, dedicandosi alla rete del SNCT come alle realtà minori che già si vanno delineando anche nel programma di questo *BikeSummit 2019*. Gli altri appuntamenti non saranno in questo senso da meno.

L'Italia non ha, ad esempio, uno studio annuale organico sulla ciclabilità – dati sulla produzione, sulle tendenze, sugli stili di consumo, che aggreghi e valorizzi il grande lavoro dei diversi enti preposti (da ISTAT a ANCM, da Confartigianato a ISFORT, e altre fonti), come avviene ad esempio per il tedesco *Fahrrad-Monitor*<sup>15</sup> regolarmente edito dall'equivalente tedesco del MIT.

Non si veda questa istanza come mero provincialismo esterofilo: come s'è detto in più punti, con *Legge 2/2018*<sup>16</sup> l'Italia ha inserito stabilmente la ciclabilità nelle competenze dello Stato, e non può certo brancolare in un universo di dati disaggregati e scomposti sia tematicamente sia territorialmente, a maggior ragione di fronte a un impegno pluriennale come quello per la realizzazione di SNCT. Gli investimenti pubblici devono tradursi in prosperità e benessere per le comunità, e quello dei dati è il più importante terreno decisionale.

Un osservatorio, quindi, qualificato e capillare, che fornisca continuamente informazioni di *sistema* che possano dare una base per articolare scelte di natura politica e infrastrutturale.

Un secondo tema può essere quello della malleabilità delle infrastrutture. Una ciclovia in Sicilia non può essere "formattata" come una in Trentino, un tratto di bosco non può avere le caratteristiche infrastrutturali di un argine fluviale. Almeno non in modo coercitivo. È importante pretendere organicità, ma questa non può ostacolare il continuo ascolto dei territori e degli Enti coinvolti a iniziare dai compiti assegnati alle Regioni.

<sup>15</sup>Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur, *Fahrrad-Monitor*. <https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/StV/fahrrad-monitor-2018.html>

<sup>16</sup>*Disposizioni per lo sviluppo della mobilità in bicicletta e la realizzazione della rete nazionale di percorribilità ciclistica*. Vigente al 15/02/2018. <http://www.gazzettaufficiale.it/eli/gu/2018/01/31/25/sg/pdf>



Per concludere, la sicurezza. Le strade, spazio pubblico per eccellenza, non sono pronte ad accogliere i volumi di turisti che gli investimenti fatti, non solo economicamente parlando, meritano.

È urgente una riforma del Codice della Strada, questa sì più organica possibile; che sappia interpretare il cambiamento globale in atto nella mobilità individuale, collettiva e condivisa. Se una futura ciclovia turistica in Calabria potrà avere il successo economico di una già avviata nel Trentino, sarà solo se in strada, spazio pubblico per eccellenza, tutti i veicoli avranno pari diritti e dignità e doveri ben chiari.

*“La sicurezza delle persone, nella circolazione stradale, rientra tra le finalità primarie di ordine sociale ed economico perseguite dallo Stato”.* È questo il principio informatore del *Codice della Strada* (Art. 1, comma 1).

Le ciclovie non sono solo carreggiate da *costruire*, ma per molti dei seimila chilometri del SNCT, per non parlare dei tracciati cicloturistici “minori”, strade da *condividere* con gli altri utenti della strada. In tutta sicurezza, possibilmente.

L'Italia ha un immenso patrimonio di strade a bassa percentuale di traffico e a vocazione ciclabile. Questi itinerari non sono pronti ad accogliere i volumi di turisti che gli investimenti fatti – non solo economici – meriterebbero.

È dunque urgente una riclassificazione che introduca, oltre alle definizioni già contenute in *Legge 2/2018*, anche quella di *strada ad alta intensità ciclistica*, proprio per quelle strade secondarie, dunque *a basso traffico veicolare*, più utilizzate dai ciclisti. Infine, estendere il concetto di “ciclovia” a quello di “itinerario cicloturistico” qualificando e mettendo così in sicurezza anche tutte le strade non necessariamente a basso traffico veicolare, ma comunque ad alta intensità ciclistica e ad alta valenza turistica.