

STEFANIA MANGANO*, PIETRO PIANA*, GIAN MARCO UGOLINI*

MOBILITÀ CICLISTICA, SOSTENIBILITÀ E TURISMO

1. INTRODUZIONE. – La crescita dell'uso della bicicletta, favorita in tempi recenti dalle politiche di contrasto al diffondersi dell'epidemia da Covid-19, è un fenomeno sfaccettato e in evoluzione. Le sue profonde implicazioni nell'economia e nella società concernono tanto gli aspetti legati ai trasporti e alla mobilità sostenibile, quanto quelli di carattere prettamente geografico economico, tra cui il cicloturismo. La sua recente crescita a livello italiano è ormai fatto condiviso, seppur solo in parte descritto e inquadrato sia da un punto di vista quantitativo che qualitativo. Diversi elementi ne suggeriscono l'alto potenziale di sviluppo, non ultimo l'esigenza di un'organizzazione più sostenibile non solo dei trasporti, ma anche del turismo, in parte collegata alla pandemia da Covid-19. Un turismo nel quale la prossimità diventa un elemento strategico e dove la mobilità ciclabile potrà avere un ruolo importante in quanto, come emerso dal Rapporto sul Cicloturismo (Isnart-Legambiente, 2020), si tratta di una mobilità turistica praticata nella maggior parte dei casi all'interno della propria regione di residenza o nelle regioni limitrofe. Il presente contributo intende offrire nuovi spunti al dibattito intorno allo sviluppo del cicloturismo in Italia. La prima parte propone una descrizione qualitativa del fenomeno, evidenziandone, attraverso l'analisi dei dati più recenti, il crescente peso a livello italiano. Successivamente vengono presentati e discussi i risultati di un questionario somministrato tra un campione di cicloturisti dell'Italia Nord-occidentale atto a definire i comportamenti di chi utilizza la bici in vacanza, in parte condizionati dalla pandemia in atto, con l'obiettivo di meglio delineare questa modalità di turismo sfaccettata e sempre più importante nel panorama turistico italiano.

2. INQUADRAMENTO DEL TEMA. – Nell'ottica di uno sforzo globale verso la sostenibilità, l'implementazione di forme turistiche lente, tra cui il cicloturismo, è una delle principali forme di attuazione basate anche su quella che Kenworthy (2007) ha definito cultura del ciclo-pedestre. A livello italiano si tratta di un concetto fortemente sostenuto dal Piano strategico per il turismo 2017-2022 (Palumbo, 2017). Il cicloturismo è un'attività multiforme inserita nella categoria del turismo sportivo, che è parte a sua volta del turismo attivo, inteso come l'insieme di attività turistiche, ricreative, di avventura che si realizzano prevalentemente in ambienti rurali, servendosi talvolta di risorse offerte dalla stessa natura dei luoghi (Weed e Bull, 2004; Peric, 2010; Maussiere, 2020).

Secondo la European Cyclists' Federation¹, il cicloturismo è un'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: non è quindi contemplata l'attività agonistica ed allo stesso tempo sono escluse le forme di partecipazione passiva. Con riferimento al cicloturismo, Cox (2013) parla di *travelling landscape*, un tipo di esperienza dove il viaggio conta quanto la destinazione, e che comprende anche gli escursionisti e non solo coloro che pernottano al di fuori della località di residenza abituale.

Nel 2019 il cicloturismo in Italia ha generato circa 55 milioni di pernottamenti (6,1% del movimento totale), di cui circa 34 milioni stranieri per una spesa complessiva di 4,7 milioni di euro (5,6% del totale)². Si tratta di turisti che preferiscono spostamenti nella medesima area di residenza o in regioni limitrofe, contribuendo così ad alimentare un turismo di prossimità. In particolare, i cicloturisti lombardi e veneti prediligono destinazioni di prossimità, mentre toscani e ancora veneti si spingono in maggior misura anche al Sud (Sicilia, Calabria). A livello di movimento internazionale, i tedeschi e gli austriaci si concentrano in Trentino Alto-Adige, mentre i francesi si distribuiscono in modo abbastanza equilibrato tra Lombardia, Trentino e Sardegna.

¹ European Cyclists' Federation, <https://ecf.com/what-we-do/cycling-tourism>.

² In questo caso il cicloturismo è stato inteso come 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" (Isnart-Legambiente, 2020).



L'offerta italiana, in costante crescita, conta oltre 58mila km di itinerari cicloturistici (percorsi ciclabili, ciclopedonali e ciclovie), ma altri progetti riguardano ad esempio realizzazione o lo sviluppo delle ciclovie nazionali per le quali devono ancora essere spesi 361 milioni di euro. Grazie alla diffusa presenza di infrastrutture, tre regioni, Trentino-Alto Adige, Emilia Romagna e Lombardia, catalizzano il 70% circa del movimento cicloturistico nazionale. In particolare in Trentino-Alto Adige, regione che da sola attrae il 30% dei cicloturisti in Italia, questo settore rappresenta circa il 15% dell'intero movimento turistico (108 milioni). Considerando i dati nel complesso, è evidente che non si tratti di un settore turistico di nicchia, e che possibili incrementi dovuti all'emergenza Covid-19 (Mangano, 2020) consolidino una situazione già in positiva evoluzione.

Secondo stime Inart-Legambiente (2020), nell'anno pandemico i cicloturisti italiani si attestano sui 26 milioni, con una crescita del 26%, favorita dalla situazione contingente e dalla ricerca di sicurezza, salute, distanziamento e corto raggio, caratteri distintivi della *Low Touch Economy*. Il fatturato dei tour operator specializzati in *bike tourism* risulta in crescita (Inart-Legambiente, 2020), spinto dalla diffusione delle e-bike. A giocare un ruolo fondamentale nello sviluppo del settore nel 2020 è il Bonus Mobilità promosso dal governo, nonché un impulso alla pianificazione e realizzazione di nuove piste ciclabili in grandi città come Roma o Genova, spesso grazie alla spinta di associazioni e gruppi di cittadini. Si tratta di un processo ormai consolidato che se da una parte incontra alcune resistenze, sta già mostrando i suoi positivi effetti in termini di miglioramento della qualità delle città e delle aree rurali.

3. METODOLOGIA. – I cicloturisti di Liguria, Lombardia e Piemonte hanno rappresentato uno dei target del questionario inviato utilizzando i social-media più diffusi nel nostro paese – Facebook, Instagram e Whatsapp – (We Are Social-Hootsuite, 2021), tra il 2 e il 12 aprile 2021. Non potendo selezionare a priori la popolazione obiettivo, è stato necessario articolare il questionario in modo che gli intervistati potessero seguire un percorso differenziato, volto a circoscrivere coloro che hanno dichiarato di utilizzare la bicicletta durante i propri viaggi e/o quando raggiungono la seconda casa. Il presente studio contiene pertanto la disamina dei comportamenti della popolazione target così definita (Tab. 1).

Tab. 1 - Gli intervistati e la popolazione target

<i>Gli intervistati residenti in Liguria, Piemonte e Lombardia</i>	<i>Valore assoluto</i>	<i>%</i>
Totale intervistati	811	100,0
Intervistati che hanno continuato a viaggiare e/o raggiungere la seconda casa anche con la pandemia	349	43,0
Intervistati che hanno smesso di viaggiare e/o raggiungere la seconda casa a seguito della pandemia	462	57,0
<i>La popolazione target (pari al 26,3% del totale)</i>		
Intervistati che utilizzano la bicicletta in vacanza e/o presso la seconda casa	213	100,0
Intervistati che utilizzano la bicicletta in vacanza e/o presso la seconda casa che hanno continuato a spostarsi anche con la pandemia (<i>Cluster S</i>)	107	50,2
Intervistati che utilizzano la bicicletta in vacanza e/o presso la seconda casa che non si sono più spostati a seguito della pandemia (<i>Cluster P</i>)	106	49,8

È stato inoltre proposto un percorso differenziato per coloro che hanno continuato a viaggiare e/o raggiungere la seconda casa anche durante la pandemia e quelli che hanno invece smesso di farlo. È parso opportuno offrire la possibilità di procedere su due percorsi in quanto la pandemia ha notevolmente cambiato le abitudini, non solo turistiche, della popolazione a livello mondiale. Per procedere alla compilazione del questionario nei vari percorsi gli intervistati hanno dovuto dichiarare in prima battuta di essere soliti viaggiare per turismo e/o per raggiungere la seconda casa. Ci si è pertanto avvalsi di un campione casuale non strutturato.

Tra gli intervistati che utilizzano la bicicletta in vacanza e/o presso la seconda casa la percentuale di chi ha continuato a viaggiare anche nel periodo della pandemia, definito da qui in avanti *Cluster S*(empre), e di chi invece ha smesso a seguito della diffusione del Covid-19 – *Cluster P*(rima) – è in perfetto equilibrio (rispettivamente il 50,2% e il 49,8%). Equilibrio non rispettato per quanto riguarda invece gli intervistati considerati nel loro complesso: in questo caso, infatti, durante la pandemia ha continuato a viaggiare il 43,0% ed il 57,0% ha smesso (Tab. 1).

Possedere i dati dei due *Cluster* nel caso della situazione socio- anagrafica ha permesso di calcolare quello che abbiamo definito come tasso di abbandono turistico ($Cluster\ P / totale\ intervistati\ (213) * 100$), utile a stabilire chi sia stato più condizionato dalla pandemia rispetto a sesso, età, livello di istruzione, situazione socio-professionale, provenienza, ecc. Nel caso delle abitudini di viaggio è stato possibile invece calcolare quello che abbiamo definito come tasso di variazione delle abitudini turistiche di coloro che hanno continuato a viaggiare anche a seguito della pandemia ($Abitudine\ durante\ la\ pandemia - Abitudine\ prima\ della\ pandemia / Abitudini\ prima\ della\ pandemia * 100$)³.

Gli intervistati dei due *Cluster* hanno mostrato un comportamento pressoché identico rispetto alle modalità di utilizzo della bicicletta in vacanza, pertanto in questo caso sono stati descritti esclusivamente i comportamenti degli intervistati nel loro complesso (213).

4. IL COMPORTAMENTO DEI TURISTI CHE UTILIZZANO LA BICICLETTA: IL CASO DEL NORD-OVEST ITALIANO.

4.1 *Le caratteristiche socio-anagrafiche.* – La componente femminile, pari a poco più del 60% degli intervistati, ha registrato una percentuale di abbandono decisamente superiore a quella maschile con un'incidenza pari al 57,7% contro il 37,3%.

Rispetto alla distribuzione per età considerata si registra un buon equilibrio: tutti usano la bicicletta, con una leggera prevalenza delle classi anziana (36,6%) e adulta (32,9%). La fascia d'età over 50 si è dimostrata più affezionata, con un tasso di abbandono pari al 46,2%, ne hanno risentito maggiormente gli intervistati con un'età compresa tra i 25 e 49 anni. Al di sopra della media (49,8%) anche i giovani (50,8%) (Tab. 2).

Tab. 2 - Distribuzione per fasce d'età

Fasce d'età	Totale intervistati (tot.)		Cluster P	
	v.a.	%	v.a.	% abbandono (P/tot * 100)
Fino a 24	65	30,5	33	50,8
25-49	70	32,9	37	52,9
50-75	78	36,6	36	46,2
Totale	213	100,0	106	49,8

Per quanto riguarda la situazione socio-occupazionale, risulta che quasi il 45% degli intervistati è costituito da dipendenti (privati nel 30,0% dei casi e pubblici nel 14,9%), seguono poi gli studenti (24,9%), i liberi professionisti (10,8%) e i pensionati rappresentano il 6,6%. Le altre categorie registrano percentuali decisamente più contenute che variano tra il 4,2% degli imprenditori e l'1,9% dei commercianti, escludendo coloro che hanno indicato "altro" (0,9%). Hanno registrato un minor tasso di abbandono turistico i pensionati (21,4%) e i commercianti (25,0%). Livelli più alti caratterizzano invece i dipendenti pubblici (60,9%) e le casalinghe (60,0%): sono infatti le categorie che hanno maggiormente cambiato le proprie abitudini a seguito dell'emergenza. Studenti (50,9%), disoccupati e "altro" (50,0%) si attestano appena al di sopra del valore medio (49,8%). Le restanti categorie si posizionano al di sotto della media (Tab. 3).

³ Si sottolinea come in generale le variazioni di questi rapporti possano avere escursioni notevoli in presenza di valori assoluti di partenza più contenuti.

Tab. 3 - Situazione socio-occupazionale

Condizione socio-occupazionale	Totale intervistati (tot.)		Cluster P (P)	
	v.a.	%	v.a.	% abbandono (P/tot * 100)
Dipendente privato	64	30,0	39	60,9
Studente	53	24,9	27	50,9
Dipendente pubblico	31	14,6	14	45,2
Libero professionista	23	10,8	10	43,5
Pensionato/o	14	6,6	3	21,4
Imprenditore	9	4,2	4	44,4
Disoccupato/a	8	3,8	4	50,0
Casalinga/o	5	2,3	3	60,0
Commerciante	4	1,9	1	25,0
Altro	2	0,9	1	50,0
Totale	213	100,0	106	49,8

Dalla Tabella 4 emerge che la maggior parte dei cicloturisti ha conseguito il diploma di scuola superiore (57,3%), seguono poi coloro che hanno un titolo universitario (27,7%) e infine chi ha conseguito un livello di istruzione elementare o medio (15,0%). Nel complesso i possessori di un titolo universitario sono quelli che hanno modificato meno i propri comportamenti turistici a seguito della pandemia, registrando un tasso di abbandono pari al 40,7% a fronte del 62,5% registrato da coloro che hanno conseguito la licenza media e/o elementare. Il timore di viaggiare sembra in questo caso inversamente proporzionale al livello di istruzione.

Relativamente alla residenza dei rispondenti nel caso della Piemonte e della Liguria emerge una maggiore concentrazione nelle città metropolitane, con Torino che registra il 37,1% e Genova il 23,5%. Nel caso della Lombardia le risposte sono maggiormente diffuse a livello territoriale. Nelle città metropolitane di Torino (41,8%) e Genova (42,0%) i livelli del tasso di abbandono turistico sono inferiori alla media, nelle province più piccole il livello di sconforto aumenta e in proporzione il numero di coloro che non hanno smesso di viaggiare aumenta: il primato lo registra Savona con un indice pari a 72,0%.

Tab. 4 - Livello di istruzione

Livello di istruzione	Totale intervistati (tot.)		Cluster P (P)	
	v.a.	%	v.a.	% abbandono (P/tot * 100)
Diploma scuola elementare/media	32	15,0	20	62,5
Diploma scuola superiore	122	57,3	62	50,8
Laurea	43	20,2	17	39,5
Master/Specializzazione/Dottorato	16	7,5	7	43,8
Totale	213	100,0	106	49,8

4.2 I comportamenti turistici dei cicloturisti ai tempi della pandemia. – Prima di analizzare i comportamenti specifici dei cicloturisti è parso opportuno analizzare anche le loro abitudini di viaggio. Gli intervistati hanno dichiarato di viaggiare/recarsi presso la seconda casa prevalentemente nei fine settimana (55,9%), durante l'estate per circa 15 giorni (46,5%) e per una settimana durante la stagione invernale (Tab. 5). I periodi nei quali si sono avuti i maggiori cambiamenti a seguito della pandemia sono le vacanze invernali di circa 15 giorni (-58,6%), quelle di una settimana (-55,6%) e i fine settimana in qualsiasi periodo dell'anno (-51,9%). Hanno registrato un incremento le vacanze di una settimana durante l'estate. Si tratta di comportamenti in linea con quanto

riscontrato da Federalberghi (2020) che aveva evidenziato una diminuzione del periodo di vacanza durante l'estate e anche la rinuncia ad una seconda vacanza più breve nel periodo estivo. Inoltre, sia nel 2020 sia nel 2021 oltre nelle vacanze di Pasqua, si è persa la possibilità di viaggiare nei ponti di primavera a causa del lockdown nel primo caso e ad altre restrizioni all'inizio del 2021 che hanno anche impedito l'avvio della stagione estiva⁴.

Le aree di destinazione maggiormente frequentate dagli intervistati erano Italia (81,7%), Europa (54,9%) e resto del mondo (34,3%) ma a seguito della pandemia la situazione è cambiata in modo significativo: i viaggi verso il resto del mondo si sono praticamente fermati a causa delle limitazioni attuate sia dal nostro paese sia da quelli di incoming: prova ne sia un tasso di variazioni pari al -97,9%, un po' meno consistente nel caso dell'Europa seppur decisamente elevato (-75,0%).

Tab. 5 - Periodi e durata dei viaggi

Periodi e durata	Totale intervistati		Cluster S		Tasso di variazione dei comportamenti $[(S2-S1)/S1*100]$
			Comportamenti prima della pandemia (S1)	Comportamenti durante la pandemia (S2)	
	v.a.	%	v.a.	v.a.	
Fine settimana (in qualsiasi periodo dell'anno)	119	55,9	77	37	-51,9
Estate: 1 settimana	50	23,5	27	36	+33,3
Estate: circa 15 giorni	99	46,5	57	40	-29,8
Estate: circa 1 mese	50	23,5	28	25	-10,7
Estate: oltre 1 mese	26	12,2	17	11	-35,3
Inverno: 1 settimana	87	40,8	54	24	-55,6
Inverno: circa 15 giorni	42	19,7	29	12	-58,6
Inverno: circa 1 mese	8	3,8	6	5	-16,7
Inverno: oltre 1 mese	6	2,8	6	4	-33,3

A reggere sono i viaggi all'interno del paese (-18,1%): nell'ambito dei quali hanno avuto un vero e proprio exploit la provincia e le regioni di residenza con tassi di variazione pari rispettivamente al +35,7% e al +6,5% (Tab. 6). Tale andamento a conferma del fatto che il turismo pandemico è un turismo all'insegna della prosimità (Mangano, 2020; CNA, 2020).

Tab. 6 - Le aree di destinazione

Area di destinazione	Totale intervistati		Cluster S		Tasso di variazione dei comportamenti $[(S2-S1)/S1*100]$
			Comportamenti prima della pandemia (S1)	Comportamenti durante la pandemia (S2)	
	v.a.	%	v.a.	v.a.	
Italia	174	81,7	94	77	-18,1
Europa	117	54,9	72	18	-75,0
Resto del mondo	73	34,3	47	1	-97,9
Regione di residenza	58	27,2	46	49	+6,5
Provincia di residenza	34	16,0	28	38	+35,7

⁴ I vari atti legislativi successivi al DPCM del 3 novembre del 2020 che precedeva la suddivisione dell'Italia in tre aree (rossa, arancione e gialla), corrispondenti ai differenti livelli di criticità nelle Regioni del Paese.

A riprova di quanto emerso dai dati provvisori pubblicati da Istat (2020), il turismo montano (tasso di variazione dei comportamenti pari a -15,5% e il turismo balneare (-24,2%) sono quelli che hanno retto meglio il contraccolpo della pandemia, mentre quello congressuale e degli eventi (-87,5%) insieme a quello culturale (-65,7%) hanno registrato una drastica riduzione (Tab. 7). Turismo balneare (82,6%), montano (63,4%) e culturale (53,5%) erano quelli maggiormente praticati anche dagli intervistati, insieme anche al turismo naturalistico (48,8%) (Tab. 7).

Tab. 7 - Tipi di turismo

Tipo di turismo	Totale intervistati		Cluster S		Tasso di variazione dei comportamenti [(S2-S1)/S1*100]
			Comportamenti prima della pandemia (S1)	Comportamenti durante la pandemia (S2)	
	v.a.	%	v.a.	v.a.	
Balneare	176	82,6	99	75	-24,2
Montano	135	63,4	84	71	-15,5
Culturale	114	53,5	67	23	-65,7
Turismo naturalistico	104	48,8	57	30	-47,4
Termale/wellness	56	26,3	41	9	-78,0
Congressuale ed eventi	31	14,6	24	3	-87,5
Lacuale	25	11,7	19	17	-10,5
Altro	9	4,2			

D'accordo con quanto evidenziato dall'Istat (2020) rispetto alle attività svolte nei mesi del post lockdown, a fronte di un calo importante nelle attività culturali praticate nelle grandi città, reggono quelle nei piccoli centri ed anche quelle realizzate all'aria aperta, quali il trekking e il cicloturismo con livelli del tasso di variazione dei comportamenti, pari rispettivamente al -8,8% e al -32,1%. Il cicloturismo e il trekking insieme alla visita alle città d'arte sono state le attività maggiormente praticate dagli intervistati anche prima della pandemia, con un'incidenza percentuale pari rispettivamente al 35,7%, 34,3% e 43,2% (Tab. 8).

Tab. 8 - Attività praticate

Attività praticate	Totale intervistati		Cluster S		Tasso di variazione dei comportamenti [(S2-S1)/S1*100]
			Comportamenti prima della pandemia (S1)	Comportamenti durante la pandemia (S2)	
	v.a.	%	v.a.	v.a.	
Attività culturali nelle città d'arte (visite mostre/musei, ecc.)	92	43,2	66	20	-69,7
Trekking	73	34,3	57	52	-8,8
Cicloturismo	76	35,7	56	38	-32,1
Sci	66	31,0	53	10	-81,1
Attività culturali nei piccoli centri e/o borghi	64	30,0	48	25	-47,9
Altri sport	58	27,2	42	25	-40,5
Shopping	52	24,4	42	28	-33,3
Enogastronomia	50	23,5	38	12	-68,4
Sport acquatici (vela, surf, ecc.)	36	16,9	35	12	-65,7
Altro	23	10,8	23	9	-60,9

Dalla Figura 1 emerge che il tipo di strutture ricettive maggiormente utilizzate prima della pandemia erano gli alberghi (62,9%) e B&B (41,8%), ben posizionate erano anche le seconde case (31,5%) insieme agli agriturismo (30,5%). Se nei primi due casi gli effetti negativi della pandemia si sono fatti sentire in modo evidente, facendo registrare nel caso dei B&B un indice di variazione pari al -57,9% e nel caso degli alberghi al -44,9%, per quanto concerne le seconde case la situazione è rimasta quasi invariata, con un indice pari al -1,7%, mentre decisamente basso è anche quello legato all'ospitalità presso parenti/amici (-25,5%).

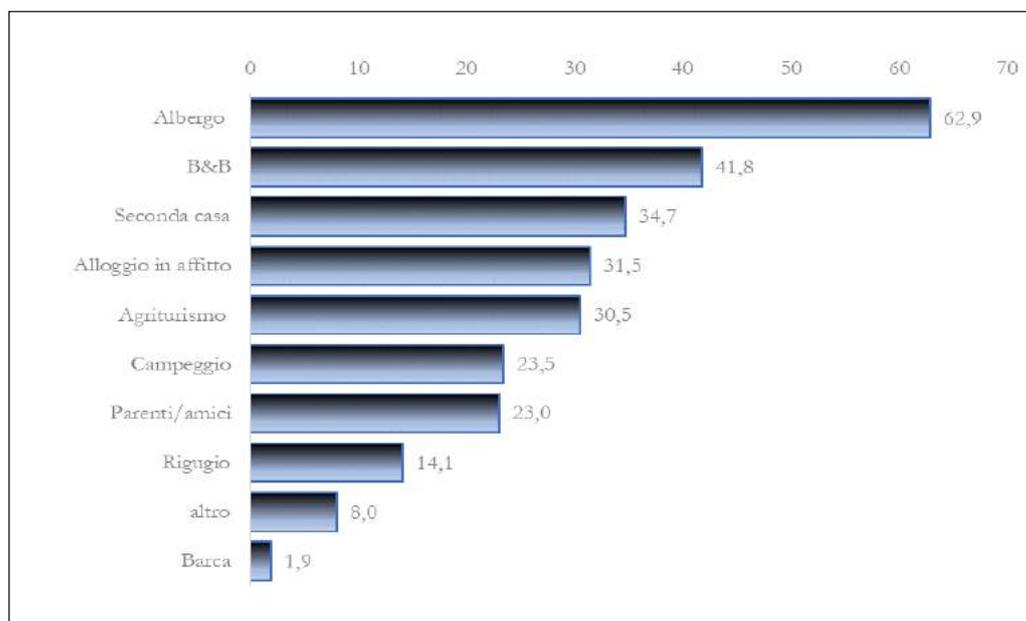


Fig. 1 - Strutture ricettive

L'utilizzo di alloggi gestibili in autonomia presumibilmente fa percepire lo spostamento come meno rischioso. Infatti, nel 42,1% dei casi gli intervistati hanno affermato di aver preferito trascorrere le proprie vacanze presso la seconda casa o in un alloggio in affitto per motivi igienico-sanitari. Anche i dati relativi alle modalità di spostamento vanno in questa direzione: il mezzo proprio, più utilizzato anche prima della pandemia, risulta essere tra quelli meno in sofferenza insieme alla bicicletta e agli spostamenti a piedi, rispettivamente con tassi di variazione dei comportamenti pari al -6,5%, -4,4% e -1,9%. All'estremo opposto sono le navi/traghetti (-81,5%) e gli aerei (-78,0%) (Tab. 9).

Tab. 9 - Mezzi di trasporto

Mezzo di trasporto	Totale intervistati		Cluster S		Tasso di variazione dei comportamenti [(S2-S1)/S1*100]
			Comportamenti prima della pandemia (S1)	Comportamenti durante la pandemia (S2)	
	v.a	%	v.a	v.a.	
Mezzo proprio (auto/moto)	183	85,9	92	86	-6,5
Aereo	142	66,7	82	18	-78,0
Treno	92	43,2	60	32	-46,7
Nave/traghetto	81	38,0	54	10	-81,5
A piedi	53	24,9	53	52	-1,9
Bicicletta	51	23,9	45	43	-4,4
Pullman/autobus	58	27,2	41	14	-65,9
Altro	8	3,8	—	—	—

Rispetto alle previsioni per il futuro nel complesso traspare un certo ottimismo: il 91,5% degli intervistati dichiara di voler andare in vacanza nel 2021, sebbene nel 46,9% dei casi è disposto a farlo a fronte di un miglioramento della situazione sanitaria, mentre il 44,6% lo farà anche in presenza di restrizioni imposte dalla pandemia (Fig. 2).

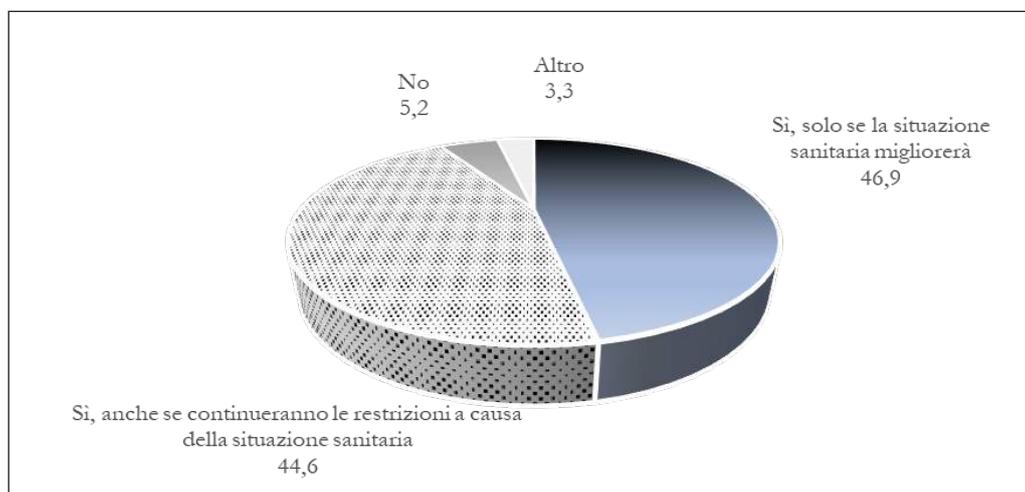


Fig. 2 - Predisposizione ad andare in vacanza nel 2021

4.3 *Utilizzo della bicicletta in vacanza.* – Oltre la metà degli intervistati ha dichiarato di utilizzare la bicicletta in vacanza o presso la seconda casa da oltre 4 anni, il 9,4% da almeno 4 e il 14,6% da almeno 2. Il 13,6% degli intervistati si è avvicinato alla bicicletta a seguito della pandemia, probabilmente sentendo la necessità di stare all'area aperta e di realizzare un'attività fisica (Fig. 3).

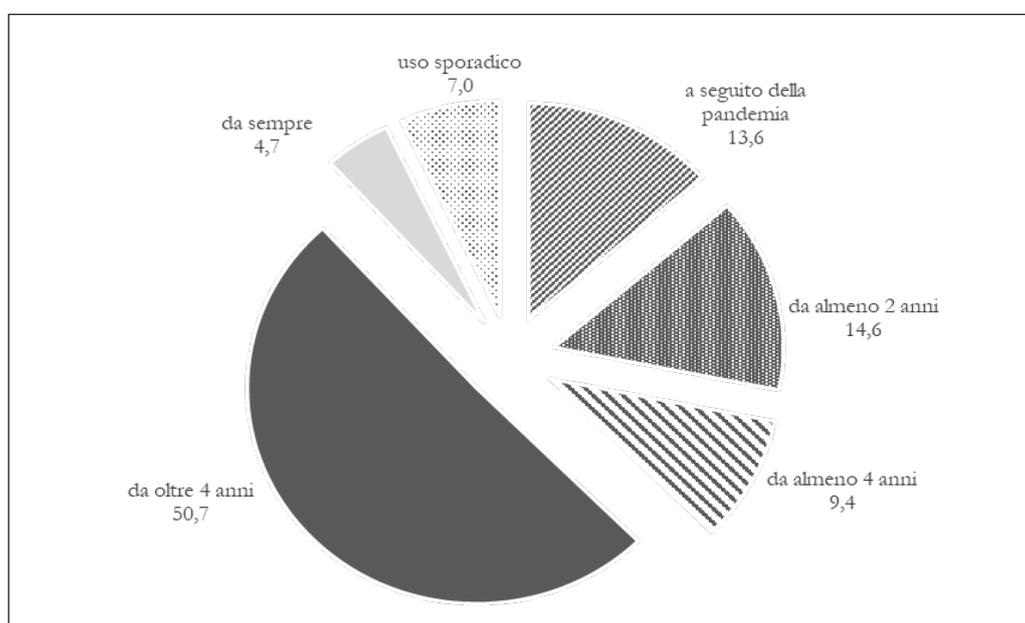


Fig. 3 - Da quanto tempo gli intervistati utilizzano la bicicletta in vacanza

Infatti, come evidenziato da Isnart-Legambiente (2020), l'utilizzo della bicicletta ben si sposa, come già evidenziato, con i principi della *Low Touch Economy*, che comprende attività che si basano su sicurezza, salute, distanziamento, corto raggio elementi a cui aspira chi ha deciso di viaggiare anche con la pandemia in atto, nel rispetto delle norme.

Il collegamento tra utilizzo della bici e vacanze di prossimità è stato confermato anche dalla risposta relativa all'area geografica dove si predilige realizzare cicloturismo: in oltre il 46% dei casi è stata indicata la regione/provincia di residenza o comunque aree prossime sia che si utilizzi la bicicletta come mezzo di trasporto (22,1%), sia che si utilizzi solo in loco (24,9%). Il 34,7% ha invece risposto ovunque in Italia a prescindere da come si arrivi a destinazione, il 12,2% ovunque all'estero (Fig. 4). La bici viene utilizzata come mezzo di trasporto nel 33,3% dei casi: si tratta di un valore abbastanza vicino a quanto emerso dal Primo Rapporto Isnart-Legambiente (2019), ove si distingueva nettamente tra chi faceva uso della bici in vacanza e chi invece la utilizzava come mezzo di trasporto (circa il 27%). È facile ipotizzare che il medesimo dato, se fosse stato rilevato ai tempi della pandemia, si sarebbe attestato su livelli più elevati rispetto a quelli del 2019.

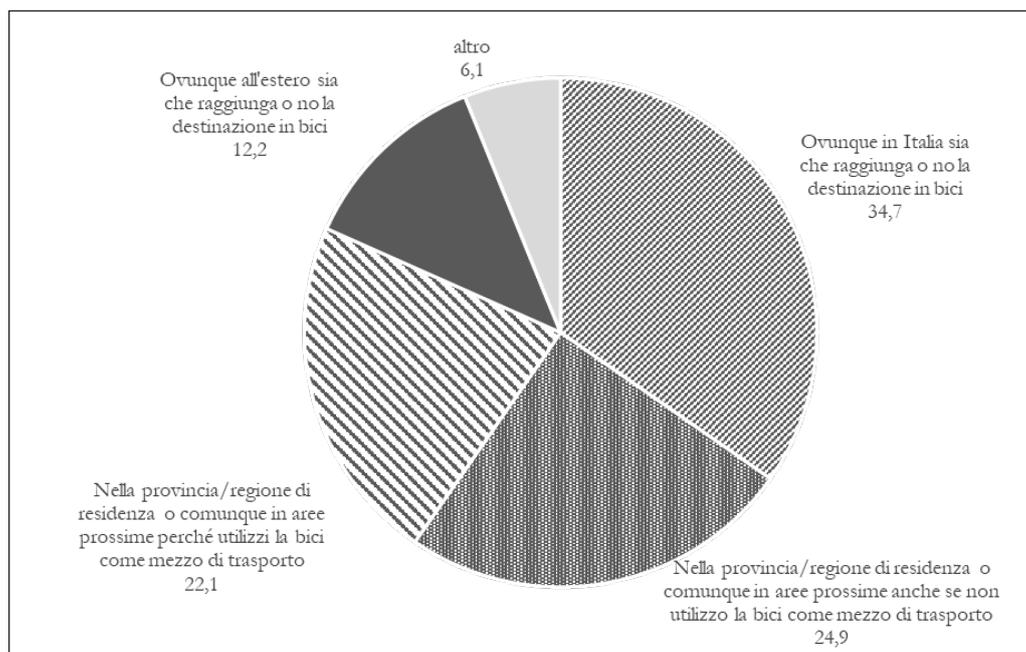
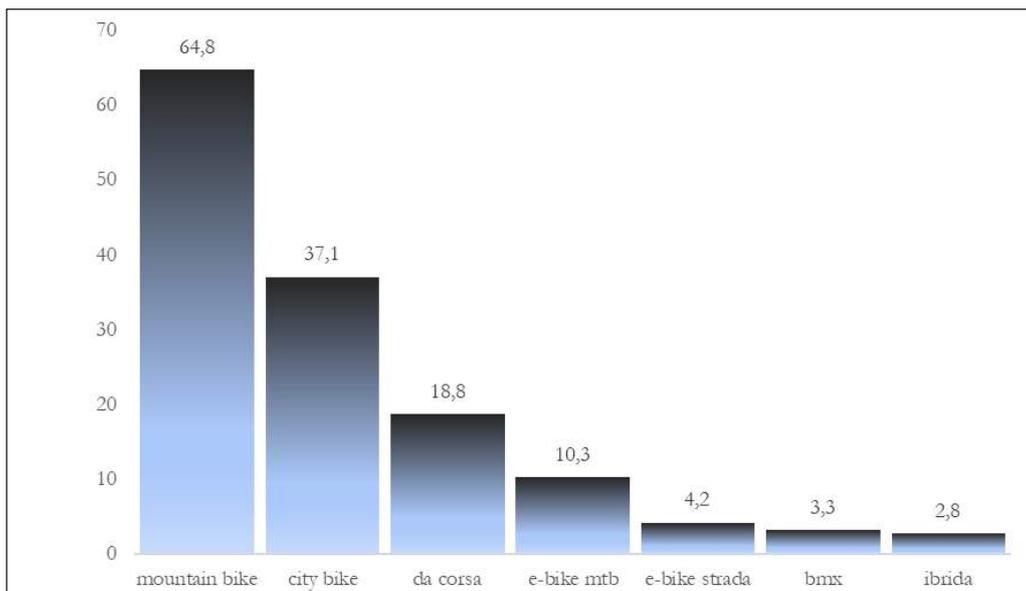


Fig. 4 - Dove gli intervistati sono soliti realizzare la propria vacanza cicloturistica

Il 93,9% (200 su 213) degli intervistati ha dichiarato avere una bicicletta e tra questi il 92,0% ne possiede una classica (muscolare), mentre nell'8,0% dei casi è protagonista la bicicletta a pedalata assistita⁵. Si tratta di un dato perfettamente in linea con quanto emerso dal 2° Rapporto Isnart-Legambiente *Viaggiare con la bici*, secondo cui l'e-bike è utilizzata dal 9% dei cicloturisti italiani (Isnart-Legambiente, 2020). Nella stessa direzione si inquadrano anche i dati relativi all'incidenza percentuale delle e-bike vendute (280.000, in valore assoluto) rispetto al totale delle biciclette vendute nel nostro paese (2.010.000), pari nel 2020 al 13% e cresciute del 44% rispetto all'anno precedente a fronte di una crescita complessiva del settore del 17% (pari al 7% tra il 2018 e il 2019) (Confindustria-ACMA, 2020).

Nella maggior parte dei casi gli intervistati in vacanza utilizzano la propria bici (56,4%), mentre in poco più del 50% dei casi hanno dichiarato di affittare il mezzo. Tra questi solo il 21,1% ha affermato di farlo per poter disporre di un differente tipo di bicicletta in funzione dell'attività da svolgere, il restante 29,6% lo fa invece perché è complicato portare il mezzo al seguito. Rispetto al tipo, la mountain bike (64,8%) è quella più gettonata, seguita dalle city bike (37,8%) e da quelle da corsa (18,8%), mentre le e-bike (mtb+strada) si attestano sul 14,5% (Fig. 5).

⁵ Vengono utilizzati indifferentemente i termini bicicletta a pedalata assistita, e-bike e bicicletta elettrica, benché abbiano alcune caratteristiche specifiche (<https://www.rinnovabili.it>).



* Le biciclette ibride: combinano alcune caratteristiche delle biciclette da corsa con altre delle mtb.

Fig. 5 - Tipo di bicicletta utilizzato

Anche in questo caso le bici a pedalata assistita registrano valori che fanno intuire che si tratta di un fenomeno emergente, ma di una certa consistenza.

Nella stragrande maggior dei casi (94,8%) gli spostamenti non avvengono tramite piste ciclabili. In alternativa vengono percorse quasi sempre strade asfaltate minori (68,5%), strade sterrate (54,0%), sentieri (51,6%) e quelle dei centri storici (29,9%). Registrano una percentuale degna di nota anche le strade ad alto scorrimento in quanto solitamente vengono percorse per brevi tratti come vie di connessione tra gli altri tipi di strade (Fig. 6).

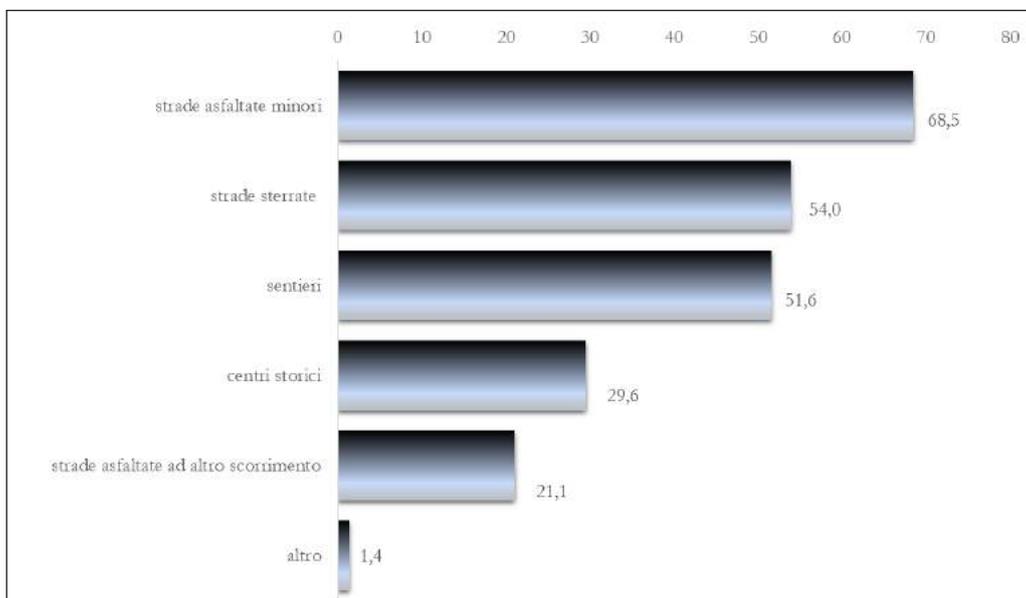


Fig. 6 - Tipi di strade percorse

Le attività principalmente associate al cicloturismo sono le visite a piccoli borghi (68,5%) in linea con le tendenze registrate dal turismo negli ultimi tempi e soprattutto nel corso della pandemia, tanto che, come evidenziato da Istat (2020), nell'agosto del 2020 il movimento turistico nei comuni a vocazione culturale, storica, artistica e paesaggistica ha registrato un incremento del 6,5%. Seguono le visite alle aree protette (58,2%) probabilmente raggiunte in mountain bike, ovvero con il tipo di mezzo maggiormente utilizzato (Fig. 7). Nel 27,2% dei casi il cicloturismo viene svolto in associazione ad attività di tipo enogastronomico, anche in

questo caso seguendo la tendenza in atto legata all'espansione di tutte quelle attività ove il cibo è protagonista. L'utilizzo della bicicletta nelle grandi città culturali (21,1%), seppur più modesto delle modalità precedenti, può essere legato alla sempre maggior diffusione nei centri urbani di piste ciclabili, bike sharing e servizi simili pensati per la popolazione locale ma che ben si sposano anche con le esigenze del turista oggi sempre più alla ricerca di esperienze alternative, ecologiche e dal 2020 anche in grado di garantire il distanziamento fisico.

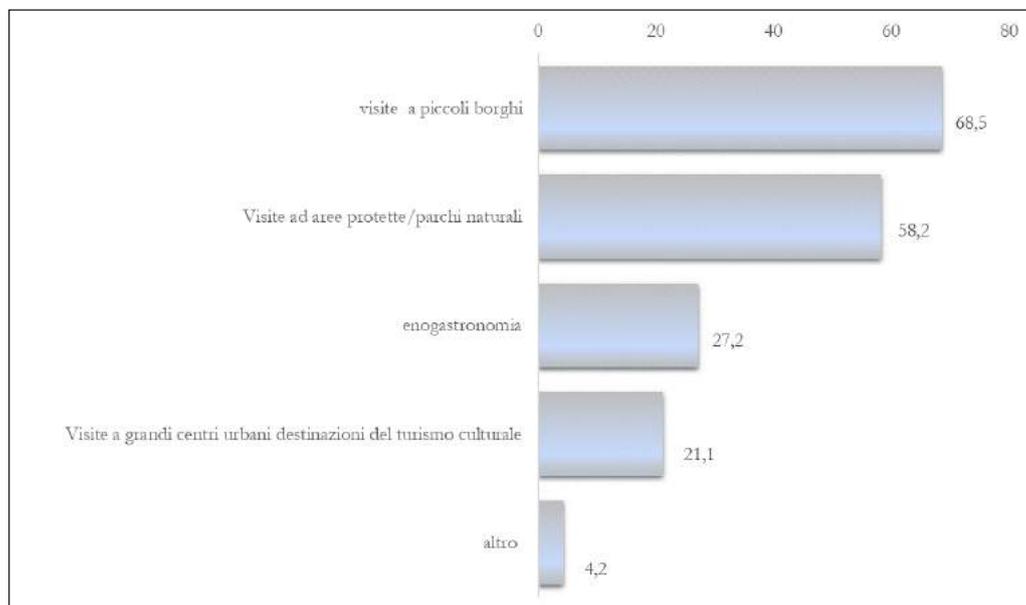


Fig. 7 - Attività associate ai viaggi in bicicletta

Proprio il distanziamento fisico è stato individuato da circa l'8% degli intervistati come motivazione per ritenere il cicloturismo una pratica turistica emergente. In maggioranza ciò è associato alla forte diffusione che la bicicletta ha avuto negli ultimi anni (46,5%), mentre nel 19,7% dei casi è dovuto alla maggior presenza di infrastrutture viarie ma anche alla sempre più diffusa possibilità di affittare i mezzi soprattutto nelle località turistiche costiere e montane che, secondo Legambiente-ISNAR (2020), sono le aree nelle quali si pratica maggiormente tale attività. Il 14,6% attribuisce il successo del cicloturismo all'aumentato desiderio di praticare attività sportive. Sono meno del 10% coloro che non pensano che il cicloturismo sia una pratica turistica emergente (Fig. 8).

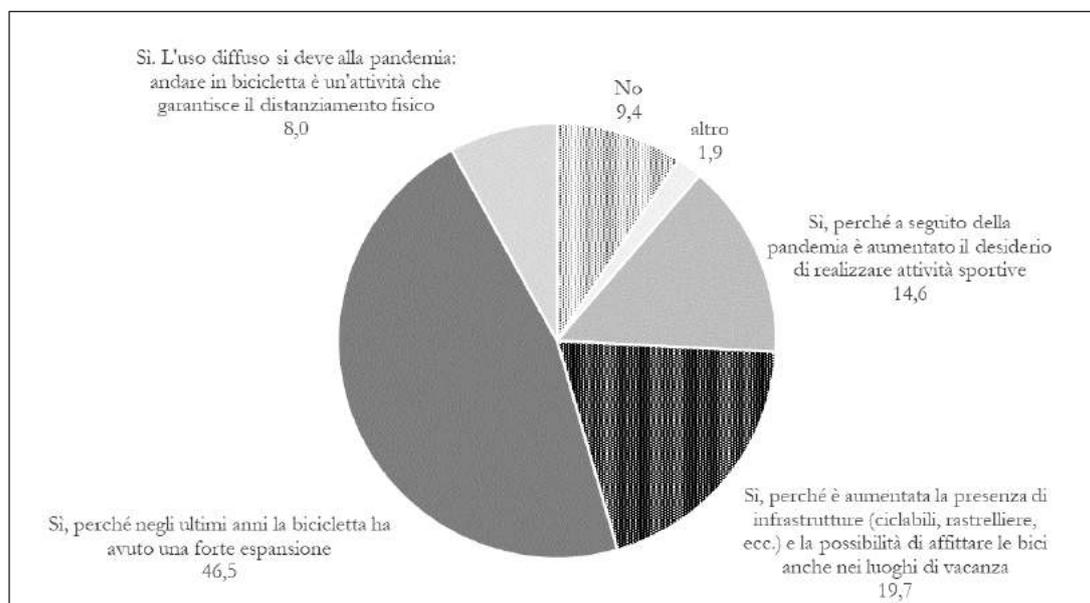


Fig. 8 - Il cicloturismo è una pratica turistica perché...

5. CONCLUSIONI. – I risultati del questionario rivolto ai cicloturisti di Liguria, Lombardia e Piemonte confermano pienamente la tendenza in atto rispetto all'importanza crescente dell'uso della bicicletta nelle vacanze degli italiani. Oltre un quarto dei turisti intervistati ha infatti dichiarato di aver utilizzato la bicicletta durante le proprie vacanze. Su tali risultati ha sicuramente avuto un ruolo il fatto che la Lombardia insieme a Veneto ed Emilia Romagna sia tra le principali regioni di provenienza dei cicloturisti italiani e che il Piemonte si posizioni immediatamente dopo insieme alla Toscana. Solo la Liguria si trova in una posizione di rincalzo dovuta anche alle evidenti difficoltà causate dalla morfologia del territorio (Isnart-Legambiente, 2020). Certo non si può dimenticare che una parte importante del movimento turistico generato dalle due ruote fosse ascrivibile per oltre il 60% al movimento straniero. La pandemia ha messo pertanto a dura prova un settore che ha però reagito grazie alla voglia crescente degli italiani di praticare attività legate all'uso della bicicletta. Nel 2020 i cicloturisti italiani sono stati il 26% in più rispetto al 2019 (Isnart-Legambiente, 2020). Certo non hanno compensato le perdite legate ai flussi internazionali, ma è già un segno molto positivo. Nell'estate del 2021, stanti le ultime disposizioni normative⁶, i turisti stranieri potranno ritornare a visitare il nostro paese e pertanto praticare anche le attività cicloturistiche. È sicuramente importante cercare di accoglierli al meglio, ma non bisogna dimenticare il ruolo che la clientela italiana, soprattutto quella di prossimità, ha avuto nella crescita della domanda nazionale.

Cercare di implementare l'uso della bicicletta come mezzo di trasporto quotidiano, oltre che garantire una maggiore salvaguardia ambientale grazie al livello di emissioni pari a zero rispetto ad altri mezzi di trasporto sia pubblici sia privati, ne stimolerebbe un maggior utilizzo anche in vacanza, andando a generare anche in questo caso un effetto positivo a livello ambientale. Ad esempio, l'utilizzo delle e-bike, laddove è spesso diffuso l'uso degli scooter in affitto potrebbe andare in questa direzione. *In primis*, pertanto, si dovrebbe sensibilizzare la popolazione locale verso l'uso di forme di trasporto più sostenibile e solo successivamente trasferire tali comportamenti virtuosi anche in campo turistico.

BIBLIOGRAFIA

- CNA (2020). *In vacanza, ma vicino casa. Ecco cosa salverà il turismo ad agosto*. <https://www.cna.it/in-vacanza-ma-vicino-casa-ecco-cosa-salvera-il-turismo-ad-agosto>.
- Confindustria-ACMA (2020). *Dati mercato bici 2020*. <http://ancma.it/pagine/mondo-bici>.
- Cox P. (2013). The paradoxes of cyclotourism: Constructing and consuming nature. Paper presentato alla *7th Biennial European Society for Environmental History conference – Circulating natures: Food-water-energy*. Monaco, 20-24 agosto 2013, <https://chesterrep.openrepository.com/bitstream/handle/10034/324191/Cox%202013%20ESEH%20.pdf?sequence=6&isAllowed=y>.
- Federalberghi (2020). *Le vacanze degli italiani*. <https://www.federalberghi.it/comunicati/estate-2020.aspx#.X1S0sHkzBIW>.
- ISNART-Legambiente (2019). *1° Rapporto Isnart-Legambiente, Cicloturismo e cicloturismi in Italia*. http://www.isnart.it/pdf/190326_Cicloturismo_Isnart.pdf.
- Iid. (2020). *Viaggiare con la bici. 2° Rapporto Isnart-Legambiente, Bike Summit 2020*. https://www.legambiente.it/wp-content/uploads/2020/11/BikeSummit_2020.pdf.
- Istat (2020). *Movimento turistico In Italia. Gennaio-settembre 2020, Statistiche Report*. https://www.istat.it/it/files/2020/12/REPORT_TURISMO_2020.pdf.
- Kenworthy J. (2007). Urban planning and transport paradigm shifts for cities of the post-petroleum age. *Journal of Urban Technology*, 14(2): 47-70.
- Mangano S. (2020). *Il turismo di prossimità per (ri)scoprire il territorio italiano in tempi di crisi*. Roma: Aracne.
- Maussiere B. (2020). Eventi, sport, turismo e marketing territoriale. In: Giuntarelli P., a cura di, *Turismo sportivo. Teoria e metodo*. Roma: Armando Editore, pp. 119-131.
- Palumbo S. (2017). Il Piano Strategico per il Turismo 2017-2022 e il programma attuativo 2017-2018. In: Becheri E., Micera R., Morvillo F., a cura di, *XXI Rapporto sul turismo italiano*. Napoli: Rigosio, pp. 789-795.
- Peric M. (2010). Sports tourism and system of experiences. *Tourism and Hospitality Management*, 16(2): 197-206. Rinnovabili.it, <https://www.rinnovabili.it>.
- We Are Social-Hootsuite (2021). *Digital 2021. Global Overview Report*. <https://wearesocial.com/digital-2021>.
- Weed M. e Bull C. (2004). *Sports Tourism: Participants, Policy and Providers*. Oxford: Elsevier.

⁶ Tra le altre, l'Ordinanza 14 maggio 2021: "Ulteriori misure urgenti in materia di contenimento e gestione dell'emergenza epidemiologica da COVID-19", predisposta dal Ministero della Salute.

RIASSUNTO: L'uso della bicicletta come mezzo di trasporto e di turismo sostenibile è un fenomeno in ascesa, favorito dallo sviluppo di infrastrutture e da politiche pubbliche che ne incentivano l'acquisto e l'utilizzo. In Italia, si assiste negli ultimi anni ad un incremento del cicloturismo, ulteriormente favorito da una nuova attenzione verso il turismo *outdoor* e di prossimità data anche dall'emergenza pandemica in atto. Il presente lavoro intende offrire un contributo al tema del cicloturismo in Italia analizzando i risultati di un questionario somministrato tra un campione di cicloturisti dell'Italia Nord-occidentale, atto a delineare i comportamenti turistici di chi utilizza la bicicletta in vacanza.

SUMMARY: The use of bicycles as mean of sustainable transport and tourism is increasing thanks to the development of new infrastructures and by public policies that promoted their use and purchase. In recent years, cycling tourism in Italy has been growing, further favoured by a new attention to outdoor and proximity tourism due to the ongoing pandemic emergency. This work provides a contribution to the theme of cycling tourism by analysing and discussing the results of a survey administered to a target of cycling tourists in North-western Italy. The survey was aimed at delineating tendencies and tourist behaviours of people who use bikes in their holidays.

Parole chiave: cicloturismo, nuovi turismi, opinioni dei turisti

Keywords: cycling tourism, new tourisms, tourists' opinions

*Dipartimento di Scienze Politiche, Università di Genova; stefania.mangano@unige.it; pietro.piana@edu.unige.it; gianmarco.ugilinit@unige.it