



Università  
Ca' Foscari  
Venezia

Corso di Laurea magistrale (*ordinamento ex  
D.M. 270/2004*) in

Sviluppo Interculturale dei sistemi turistici

—

Ca' Foscari  
Dorsoduro 3246  
30123 Venezia

Tesi di Laurea

## **Il cicloturismo come modalità di turismo sostenibile.**

Il caso della Provincia di Treviso.

### **Relatore**

Prof. Federica Cavallo

### **Laureando**

Sara Cortesi

Matricola 816560

### **Anno Accademico**

**2012/ 2013**

INTRODUZIONE	pag. 1
<b>I. LA BICICLETTA</b>	pag. 3
<b>I.1. La bicicletta: storia di un mezzo di locomozione</b>	pag. 3
<b>I.2. Il ruolo sociale della bicicletta</b>	pag. 5
<b>I.3. La riscoperta</b>	pag. 9
<b>II. IL CICLOTURISMO</b>	pag. 14
<b>II.1. Il turismo sostenibile</b>	pag. 14
<b>II.2. Che cos'è il turismo in bicicletta?</b>	pag. 16
<b>II.3. Due elementi cruciali: rete ciclabile e intermodalità</b>	pag. 19
<b>II.4. L'Europa</b>	pag. 21
<i>II.4.1. La European Cyclists' Federation</i>	pag. 26
<b>II.5. L'Italia</b>	pag. 27
<i>II.5.1 La Federazione Italiana Amici della Bicicletta</i>	pag. 32
<i>II.5.2 La ricettività: Bike Hotels e Albergabici</i>	pag. 33
<b>III. IL CASO DELLA PROVINCIA DI TREVISO</b>	pag. 36
<b>III.1. Un mezzo, una tradizione: la Pinarello</b>	pag. 36
<b>III.2. La mobilità ciclistica nel quadro della politica locale di mobilità sostenibile</b>	pag. 39
<i>III.2.1. Viabilità e piste ciclabili</i>	pag. 43
<i>III.2.2. Il progetto Bicincittà</i>	pag. 47
<b>III.3. Sviluppo e promozione del cicloturismo</b>	pag. 51
<i>III.3.1. I percorsi cicloturistici</i>	pag. 51
<i>III.3.2. I servizi</i>	pag. 59
<i>III.3.3. L'offerta di viaggi in bicicletta</i>	pag. 64

<b>IV. PROGETTI CICLOTURISTICI</b>	pag. 66
<b>IV.1. Esperienze in corso</b>	pag. 66
<i>IV.1.1. Il progetto EuroVelo</i>	pag. 66
<i>IV.1.2. Il progetto Bicalia</i>	pag. 73
<b>IV.2. Proposta per la Provincia di Treviso</b>	pag. 79
<i>IV.2.1. Il progetto “Treviso e dintorni”</i>	pag. 83
CONCLUSIONI	pag. 89
BIBLIOGRAFIA	pag. 92

## INTRODUZIONE

Lo scopo di questa tesi sarà di analizzare la pratica del cicloturismo nell'ottica del turismo e della mobilità sostenibile, per poi focalizzare l'attenzione sul caso specifico della Provincia di Treviso.

La scelta di questo argomento nasce inizialmente da uno spiccato interesse per il tema della mobilità sostenibile, al quale poi è stato associato quello del cicloturismo, con l'intento di eleggere quest'ultimo a rappresentante del turismo sostenibile in ogni sua accezione.

Prima di affrontare questa nuova forma di viaggiare, si è voluto dare spazio al mezzo cardine di questa tesi e cioè la bicicletta; il primo capitolo ha, così, la funzione di ripercorrere la storia di questo antico mezzo e soprattutto l'impatto sociale che ha avuto nel corso dei secoli e dei decenni, fino alla "riscoperta" nei giorni nostri, fatto che introdurrà il tema del cicloturismo.

Si analizzeranno le questioni generali di questo nuovo modo di viaggiare "slow", puntando all'assenza degli impatti ambientali. L'analisi, partendo dal concetto base di turismo sostenibile, prenderà in considerazione la realtà europea con alcuni modelli virtuosi dai quali trarre esempio, ma anche zone dove l'utilizzo della bicicletta e il cicloturismo non sono ancora così radicati. Il cerchio poi si stringerà sulla realtà italiana e si proverà ad analizzare la situazione con qualche esempio di carattere regionale; si affronteranno anche i temi dell'intermodalità, elemento che può contribuire a sostenere la mobilità sostenibile, e dell'offerta di servizi specifici per i cicloturisti, in particolare il settore ricettivo italiano. Questa prima parte fornirà delle informazioni di base utili a introdurre il caso specifico che contraddistingue la parte centrale di questa tesi, e cioè l'analisi dello sviluppo del turismo in bicicletta all'interno della Provincia di Treviso.

Una breve parte storica introdurrà l'argomento, perché parlare di bicicletta e di cicloturismo nel territorio trevigiano, non può non far pensare alla storica azienda che ha sede proprio a Treviso, e cioè la Pinarello. Sarà doveroso dare uno sguardo d'insieme alle politiche di mobilità sostenibile attuate in Provincia per poi analizzare la situazione della viabilità ciclabile e le politiche di incentivazione dell'uso della bicicletta.

Si entrerà, così, nel vivo della questione del cicloturismo, andando a osservare prima le risorse che può offrire il territorio a un cicloturista, poi la parte dei servizi; un interessante itinerario, un percorso sicuro e ben segnalato o una ciclovie tra la natura,

sono un buon biglietto da visita per promuovere il turismo in bicicletta in una regione ma, fondamentale per il turismo, è andare a esaminare ciò che può essere riservato a un “turista attivo”.

Da un punto di vista diverso si analizzerà, infine, quanto la Marca si stia mettendo al pari con questo mercato in continua evoluzione, e cioè se esista un’offerta specializzata di viaggi in bicicletta e chi, eventualmente, se ne faccia carico.

Per concludere, l’ultimo capitolo sarà dedicato ad alcuni progetti legati al cicloturismo che stanno operando per promuovere la mobilità sostenibile e l’uso della bicicletta per viaggiare e per gli spostamenti quotidiani: il primo è il progetto Eurovelo<sup>1</sup> che, a livello europeo, dovrebbe connettere tutto il continente con una rete di percorsi ciclabili. Il secondo progetto, Bicalia<sup>2</sup>, con la stessa modalità, avrebbe, invece, l’obiettivo di unire tutta la penisola. Alla Provincia di Treviso, infine, sarà dedicata una proposta legata al turismo ma anche all’uso della bicicletta; l’obiettivo è di attirare il turista che viaggia in bici, i cicloamatori, o chi desidera provare una nuova esperienza a venire a scoprire il territorio trevigiano, offrendo una modalità di visita alternativa e sostenibile.

---

<sup>1</sup> Progetto dell’European Cyclists’ Federation (ECF).

<sup>2</sup> Progetto della Federazione Italiana Amici della Bicicletta (FIAB).

# **I. LA BICICLETTA**

## **I.1. La bicicletta: storia di un mezzo di locomozione**

Quello che forse si considera come il mezzo di trasporto più semplice, ha in realtà origini radicate nel passato e nel corso degli anni ha conosciuto numerose fasi evolutive. La bicicletta, infatti, non ha assunto fin dagli esordi questa denominazione e nemmeno la forma che tutti ormai le associano.

Molti pensano che sia stata un'invenzione di Leonardo Da Vinci nel XV secolo, considerati alcuni disegni che gli vengono attribuiti dove è ritratto un modellino a due ruote somigliante a una bicicletta. Sembra però che quel modello non sia mai stato realizzato; quindi ufficialmente non si può affermare che l'invenzione sia di Leonardo.

Le prime notizie attendibili relative all'origine della bicicletta risalgono alla fine del Settecento, quando il conte francese Mède de Sivrac sembra avesse messo a punto un rudimentale modello a due ruote dotato di un'asse di legno e di un manubrio con la sola funzione di appoggio: il "célérifère". Sedendosi sull'asse e spingendosi con le proprie gambe, il celerifero si muoveva solo in linea retta essendo privo di sistema direzionale.

Solo nel 1818, il barone tedesco Karl von Drais brevettò e presentò a Parigi la "Laufmaschine" detta anche "cavallo da intrattenimento" (BikeSnob, 2010), meglio conosciuta come "draisina" che, sebbene non possedesse ancora i pedali, aveva un manubrio che permetteva di governare la ruota anteriore.

Nel corso del XIX secolo, questo modello fu seguito da svariati marchingegni sempre più perfezionati come ad esempio quello dello scozzese Mac Millan che, nel 1840, pensò un modello azionato da una forza motrice trasmessa alle ruote che permetteva di procedere senza che i piedi toccassero il suolo. Ma la vera rivoluzione fu l'invenzione e l'aggiunta dei pedali da parte di Ernest Michaux tra il 1850 e 1860, evento che dette inizio all'era dei "velocipedi" (Pivato, 2009).

Questi mezzi avevano le ruote di legno che non ammortizzavano l'impatto con la strada ma anzi producevano fastidiose vibrazioni, tanto che i veicoli presero il soprannome di "scuotiossa". Questo non bastò a fermarne il successo e, infatti, nel 1869 si fabbricavano duecento velocipedi al giorno e lo stesso figlio di Napoleone III percorreva le vie di Parigi su un Michaux ([mostre.museogalileo.it](http://mostre.museogalileo.it)).

Allo scuotiossa, però, mancava ancora la moderna catena e non era possibile incrementare la velocità; questo portò a una successiva evoluzione e negli anni Settanta

si ebbe l'avvento dei "bicicli", strani veicoli con la ruota posteriore molto piccola e quella anteriore di enormi dimensioni che permetteva di coprire una distanza maggiore con una sola pedalata, dando l'idea di correre più veloci. Questi mezzi erano conosciuti a Parigi come "Gran Bi", in Italia come "Bicicletta Alta" e in Inghilterra come "High Wheeler" o "Penny-Farthing", ed ebbero un successo tale che con questo modello si identifica tuttora la nascita della bicicletta (BikeSnob, 2010).

"Head over heels", cioè "gambe all'aria" era la tipica caduta dovuta all'eccessiva altezza di questi mezzi e per questo motivo in alcune città europee divenne obbligatoria la patente per guidarli. L'esempio più famoso è la Grand Bi del parigino Victor Renard che aveva una ruota anteriore di tre metri di diametro e che necessitava addirittura di una scaletta per raggiungere la sella. Anche a Boston era arrivata la "penny-farthing" e Albert Pope aprì la Columbia Bicycle Company cosicché chiunque nell'alta società ne possedeva una.

Verso la fine degli anni Ottanta, in Inghilterra, fu, finalmente, brevettato un biciclo con la catena che permetteva di avere due ruote di dimensioni più ragionevoli: era la "bicyclette" o "safety bicycle", dalla quale, poi, molti inventori trassero spunto ([mostre.museogalileo.it](http://mostre.museogalileo.it)).

Se si pensa che nel 1888 Dunlop inventò lo pneumatico ad aria e qualche anno dopo Michelin ideò il copertone, si può immaginare che la prima "safety bicycle" con le ruote di gomma potesse in qualche modo assomigliare a quella usata al giorno d'oggi (BikeSnob, 2010).

In Italia, la diffusione della bicicletta, si ebbe verso la fine dell'Ottocento a uso esclusivo dei nobili e non tardarono a prendere piede anche numerosi produttori appagati dalla popolarità che stava assumendo questo nuovo mezzo; infatti, già nel 1885, a Milano, Edoardo Bianchi cominciò a produrre le prime bicyclette su scala industriale, seguito poi da altri (Pivato, 2009).

Il ciclismo fece, così, la sua entrata nell'alta società diventando il nuovo passatempo dell'aristocrazia e un modo di esplorare i luoghi comodamente. A fine secolo sorsero ovunque i primi circoli di ciclismo e le gare nei velodromi erano eventi mondani di estremo rispetto, tanto che anche i giornali ne parlavano, come il New York Times che pubblicava regolarmente "Gossip of the Cyclers".

Come si apprende da un articolo del 1885, il pubblico accorreva per ammirare i ciclisti sulla pista del velodromo, attendeva più di un'ora per provare o imparare ad andare in

bicicletta, o si fermava per bere un tè assistendo ad un giro a tempo di musica (BikeSnob, 2010).

Quando il ciclismo entrò anche nell'ambiente urbano, ci fu la necessità di avere delle strade non troppo sconnesse per correre meglio in bicicletta: fino allora il problema del fondo stradale non era sorto perché i cavalli erano ancora molto utilizzati e le automobili erano rare. La migliore pavimentazione che si poteva trovare, per esempio, nelle strade di Parigi, era il "macadam", dal suo inventore McAdam, che consisteva in alcuni strati di sassi livellati che davano una sensazione di maggior confort durante le corse in bicicletta. Per quanto riguarda, invece, le prime condizioni di sicurezza per i ciclisti, in America, per esempio, quando si cominciarono a costruire le filovie sopra al ponte di Brooklyn, trovando pericoloso correre fianco a fianco con esse, i ciclisti chiesero già all'epoca di avere una zona separata e più sicura per correre in bicicletta. Probabilmente una sorta di prima pista ciclabile (BikeSnob, 2010).

## **I.2. Il ruolo sociale della bicicletta**

Fin dagli esordi la bicicletta aveva sempre destato molta curiosità ed era diventato uno dei principali intrattenimenti dell'aristocrazia; in America come in Europa, era un passatempo per l'aristocrazia e le gare organizzate dai primi circoli di ciclismo erano dei veri e propri eventi mondani.

Se oltre oceano la bicicletta era stata ben accolta, in Italia, fra Otto e Novecento, aveva ancora un ruolo ambiguo; simbolo di modernità, di novità, di fantasia dal punto di vista produttivo, allo stesso tempo incarnava le paure e i dubbi della gente che le attribuivano nomi come "mostro meccanico" o "diabolico strumento". A questo si aggiungevano alcune delibere municipali che, a causa della pericolosità della bicicletta alta, ne disciplinavano la circolazione e a fine secolo le polemiche contro i velocipedi si fecero sempre più assidue tanto che in alcune città italiane se ne vietò l'uso all'interno delle mura cittadine o nei giardini pubblici, sia per i frequenti incidenti, sia per lo spavento che incutevano.

Nel periodo della Belle époque, inoltre, molte famiglie borghesi ridussero il tempo di lavoro per dedicarsi al tempo libero e in particolare ai viaggi. Le vacanze estive divennero il simbolo della condizione sociale benestante e questo nuovo uso del tempo libero, assieme al treno e alla bicicletta, favorì la nascita dell'industria del turismo. Si



svilupparono, quindi, le prime località turistiche e a Rimini, per esempio, che si avviava a diventare un'attrazione per i primi svaghi, erano frequenti le lamentele dei bagnanti che, durante i soggiorni, denunciavano il continuo disturbo provocato dalla presenza degli enormi velocipedi.

Sebbene in punta di piedi rispetto ad altri paesi, quindi, anche nell'Italia di fine Ottocento la bicicletta diventò uno status symbol delle classi elevate e il ciclismo cominciò a influenzare perfino moda e galateo con manuali contenenti consigli utili ai ciclisti (Pivato, 2009).

Una questione di particolare importanza fu l'uso della bicicletta da parte del pubblico femminile: se a Parigi il binomio donna e bicicletta non destava vergogna, in Italia il cambio di mentalità non era ancora del tutto avvenuto. L'azione del pedalare provocava imbarazzanti inconvenienti per il decoro dell'epoca e sebbene molte immagini nel periodo della Belle époque ritraessero la donna in sella alla bicicletta, i perbenisti lo vedevano ancora come un gesto spudorato. Fatto ancora più scandaloso, probabilmente, era che alcune donne all'insegna della modernità avessero adottato un particolare modello di pantaloni per evitare i lunghi abiti poco pratici.

Questa chiusura mentale era alimentata anche dal pensiero cattolico che vedeva nella bicicletta un mezzo di lusso e troppo moderno, non adatto alla Chiesa e ai credenti. Fondato in quegli anni, L'Osservatore romano paragonava l'andare in velocipede addirittura all'anarchia e all'ermafroditismo e agli stessi sacerdoti era proibito l'uso della bicicletta perché avrebbe potuto ridicolizzare e sminuire il ruolo svolto dalla Chiesa (Pivato, 2009).

Per un'ulteriore visione della mentalità dell'epoca, si può citare anche Emile Zola che, nel momento di massima produzione di biciclette sia in Francia che Gran Bretagna, nel 1898 pubblicò il romanzo Paris dove uno dei protagonisti è un prete spretato ritratto mentre pedala insieme a una giovane donna. Essi conversano sul rapporto tra la bicicletta e le donne in un momento in cui a Parigi il rigore morale vittoriano andava scemando a favore del pubblico femminile che, grazie anche all'invenzione della "safety bicycle", poteva meglio utilizzare le biciclette. Zola, si concentra anche sull'abbigliamento della sua protagonista, riferendosi ai pantaloni larghi che permettevano un migliore movimento e rappresentavano un primo moderno segno di emancipazione della donna (Zola, 2002).

Si può affermare che dalla fine dell'Ottocento, sia in Europa sia negli Stati Uniti la bicicletta sia stata uno strumento di liberazione per le donne che ora potevano muoversi

in modo indipendente; questo periodo coincise con il movimento femminista e gli americani avevano adottato l'appellativo di "donna nuova" per definire coloro che avevano deciso di mettersi alla pari con gli uomini. La bicicletta conferiva, così, potere alle donne (Penn, 2011).

“La bicicletta dunque, negli anni a cavallo dei due secoli, non è solamente semplice strumento di diporto, o di affermazione di un censo, ma esprime soprattutto un diffuso senso di modernità. Anzi, proprio per questo diviene anche discriminante per distinguere, almeno in certi ambienti, passatisti e innovatori, conservatori e modernisti. A quanti la esaltano come emblema e fattore di progresso, si oppone una vasta schiera di denigratori che la identificano come diabolico e infernale strumento di perdizione” (Pivato, 2009, p.15).

All'inizio del Novecento, anche il movimento socialista era contrario all'uso della bicicletta in quanto mezzo legato allo svago e al tempo libero; quest'ultimo era ritenuto un'invenzione borghese e inizialmente i socialisti erano contrari alle forme di organizzazione che promuovevano il divertimento. Per evitare, allora, che i propri militanti perdessero lo spirito proletario a contatto con le associazioni ciclistiche borghesi, i socialisti finirono per inventare i propri "ciclisti rossi" (Pivato, 1992). Il loro, però, era un uso della bicicletta legato alla politica, uno strumento di propaganda per far viaggiare più velocemente le notizie di partito, e, infatti, negli anni a venire diventerà anche il mezzo usato durante la guerra per le staffette partigiane (Pivato, 2009).

Il diffuso scetticismo nei confronti della bicicletta, legato anche al fatto che fosse ritenuto un mezzo di lusso, permarrà ancora per molti anni ma già con la nascita del Touring Club Ciclistico Italiano, nel 1894 a Milano, le cose cominciarono a cambiare. Alla base di questa associazione stava la considerazione che la bicicletta potesse "diminuire la distanza sociale che divide le classi meno abbienti da quelle più ricche" (Volta, 1954, p.52) ed era, in effetti, quello che stava accadendo; Milano era diventata il punto di riferimento per l'industria italiana e l'elevato numero di operai portò a un progressivo cambio di mentalità da parte della borghesia e degli imprenditori che cominciarono a ridurre la disparità sociale tra loro e la classe dei lavoratori. La bicicletta diventò, dunque, il simbolo del cambiamento di mentalità ma, allo stesso tempo, anche un simbolo popolare legato alla fatica e al lavoro per l'associazione dell'azione del pedalare all'impegno lavorativo.

Attraverso il ciclismo e i ciclodromi, si era, inoltre, diffusa la filosofia dello sport agonistico e successivamente anche i primi sostenitori della bicicletta come mezzo di

trasporto associabile al turismo; questi, però, supportati dallo spirito anti competitivo del Touring Club, si scontrarono con il modo di pensare degli sportivi. In quegli anni, tra l'altro, si celebravano le prodezze di Luigi Masetti, importante figura per il mondo della bicicletta dell'epoca che, in contrapposizione all'agonismo, rappresentava l'eroe al quale il Touring Club si sarebbe ispirato (Pivato, 2009).

Masetti, infatti, potrebbe essere considerato un pioniere della moderna forma di cicloturismo perché nel 1892 partì in bicicletta per un primo viaggio in Europa di 3.500 chilometri per poi compiere altre numerose e impegnative imprese in tutto il mondo. Il direttore del Corriere della sera lo definì "l'anarchico delle due ruote" tanto che finì per sponsorizzare e documentare una sua impresa oltre oceano.

A fine Ottocento la bicicletta era ancora un mezzo di lusso per quanto riguarda i prezzi e lo dimostra il numero esiguo di mezzi circolanti rispetto alla Francia: nel 1896 se ne contavano 6200 a Milano, 5000 a Torino e 4000 a Roma. Attorno ai primi anni del Novecento la bicicletta, cominciò, ad assumere un ruolo diverso e, infatti, il numero di mezzi aumentò fino a superare il milione nel 1919 (Del Vecchio, 1927).

Questo dato indica come il popolo si fosse appropriato di quell'oggetto che fino a qualche anno prima era stato uno degli status symbol della classe aristocratica; i prezzi delle biciclette, inoltre, erano diventati più accessibili, cosa dovuta, probabilmente, anche al fatto che la bici fosse stata messa da parte dall'aristocrazia che ora preferiva le emergenti automobili.

Da passatempo di lusso era, quindi, diventata l'alleata dei lavoratori e della piccola borghesia anche grazie all'introduzione delle ferie pagate; il mezzo per le gite in campagna nei giorni festivi e la protagonista di una delle competizioni sportive più importanti, il Giro d'Italia, che fin dalla prima edizione del 1909 si delineò come un evento popolare dove gli stessi campioni emergevano dalle classi più umili (Pivato, 2009).

Negli anni Quaranta la bicicletta era ancora la protagonista indiscussa della vita della popolazione e se in Italia nel 1948 usciva "Ladri di biciclette" di Vittorio De Sica, che raccontava i tormenti e le avventure di un povero disoccupato, in Francia il clima era più disteso e si ascoltava Bourvil cantare "À bicyclette", una sorta di parodia del ciclista.

La bicicletta rappresentò negli anni Trenta, Quaranta e Cinquanta un mezzo di libertà e indipendenza e la gente contribuì a crearne il mito, anche identificandosi ed emulando

gli eroi come Coppi e Bartali, che con le loro imprese, diventarono le colonne portanti del Giro d'Italia per molti anni (Augé, 2009).

Dalla metà degli anni Cinquanta, però, dopo le loro numerose vincite, il brivido di quelle sfide passate e la memoria dei grandi campioni cominciarono a sfumare perché, in particolare dagli anni Sessanta, il boom economico aveva portato alla larga diffusione delle automobili come nuovo mezzo di locomozione, simbolo di un'ennesima fase di modernità. La bicicletta e lo stesso Giro d'Italia, collegati dalla fatica, dal sudore e dai dialetti popolari, passarono, quindi, in secondo piano e la storia della bicicletta, in qualche modo, cominciò la sua decadenza.

Un breve e inaspettato ritorno si registrò negli anni Settanta con la crisi petrolifera che fece riscoprire le due ruote. Nel 1973, in seguito al sostegno di Israele da parte dell'Occidente dopo l'attacco subito dell'esercito egiziano, i Paesi arabi appartenenti all'Opec bloccarono le esportazioni di petrolio. Il conseguente aumento del prezzo nell'Europa Occidentale portò al varo di numerosi provvedimenti per la diminuzione del consumo di petrolio e in Italia, uno di questi fu il divieto della circolazione delle auto la domenica. Gli italiani tornarono così a pedalare, ma gli anni gloriosi della bicicletta come rappresentante di ceti sociali erano finiti ed essa diventò il mezzo per il tempo libero, cosa che comportò l'uscita di famosi modelli come la "Graziella" e, qualche anno dopo, la mountain bike (Pivato, 2009).

### **I.3. La riscoperta**

Dalla decadenza della storia della bicicletta negli anni Sessanta, il primo ritorno delle due ruote coincise con la crisi petrolifera, causa che portò alla necessità di evitare l'uso delle automobili per una questione puramente economica.

La bicicletta è stata considerata una delle conquiste più importanti nella storia e adesso questo prestigio culturale sta tornando di moda. La società moderna si sta riappropriando di questo mezzo grazie anche alla progettazione di infrastrutture urbane adeguate, all'interesse per l'ambiente, alle politiche sportive e, non ultimo, anche grazie alla forma ludica e di svago che assume il ciclismo (Penn, 2011).

Non è un caso che scrittori, filosofi, antropologi o semplici amanti della bicicletta abbiano scritto molto a riguardo e spesso le due ruote ecologiche sono messe a confronto con le inquinanti quattro ruote ormai in uso in quasi ogni parte del mondo.

Ivan Illich, in *Elogio della bicicletta*, ne descrive i vantaggi e gli aspetti positivi; comincia affermando che “le biciclette non sono soltanto termodinamicamente efficienti, costano anche poco” (2006, p.57) e porta l’esempio di un cinese che, avendo un salario inferiore, per comprarsi una bicicletta che durerà molto tempo spende solo una frazione delle ore lavorative che un americano dedica per acquistare un’auto che invece degraderà più rapidamente. Continua affermando che “il rapporto tra il costo dei servizi pubblici richiesti dal traffico ciclistico e il prezzo di un’infrastruttura adatta alle alte velocità, è proporzionalmente ancora minore della differenza di prezzo tra i veicoli usati nei due sistemi” (Illich, 2006, p.57). Questo anche perché strade apposite per le biciclette sarebbero necessarie solo in zone molto trafficate o pericolose e chi vive lontano dalle zone pianeggianti non è così isolato come succederebbe se si dipendesse dai mezzi. Afferma, infatti, che “la bicicletta ha ampliato il raggio d’azione dell’uomo senza smistarla su strade non percorribili a piedi. Dove egli non può inforcare la sua bici, può di solito spingerla”. Altro vantaggio della bicicletta è che questa richiede poco spazio e, infatti, se ne possono parcheggiare diciotto al posto di una macchina. Inoltre “le biciclette permettono di spostarsi più velocemente senza assorbire quantità significative di spazio, energia o tempo scarseggianti” (Illich, 2006, p.58).

La critica dell’automobile a favore dell’uso della bicicletta da parte di Illich è molto forte; egli afferma che “l’auto sarebbe utile se fosse un mezzo tra altri per spostarsi” e che “l’auto contiene insito il monopolio, la distruzione di tutte le forme dell’andare” (Illich, 2006, p.89). Per spiegare questo concetto egli porta l’esempio di un risciò-cyclo a Hanoi che sta procedendo in mezzo a molte altre biciclette; a un certo punto il conducente si immette in un intenso flusso contrario di altre biciclette ma procedendo tutti alla stessa velocità non succede nulla e tutti hanno la possibilità di scansarsi facilmente. Inserendo i motorini in questo sistema, la situazione diventa più pericolosa ma cambia totalmente con l’introduzione delle auto perché tutto si blocca, la gente si fa male e chi utilizza le macchine sono loro stessi vittime del blocco che hanno creato.

Illich utilizza il traffico come criterio per distinguere i Paesi; egli parla di Paesi sottoattrezzati, sovraindustrializzati, e di “mondo dell’efficacia post-industriale”. Con i primi identifica i Paesi che non sono in grado di dotare ogni cittadino di una bicicletta, che non offrono strade ciclabili adeguate o un servizio pubblico gratuito di trasporto motorizzato alla velocità delle biciclette. Un Paese è invece sovraindustrializzato quando l’industria del trasporto domina la vita sociale. Per quanto riguarda “il mondo dell’efficacia post-industriale”, esso concilia la produzione industriale con altre forme

autonome di produzione, quindi un mondo di “maturità tecnologica”. Nel caso del traffico questa è la sfera di appartenenza di chi sceglie la bicicletta per spostarsi e per viaggiare attraverso ogni luogo accessibile in base alle proprie capacità, senza fretta e con un veicolo che non rovina il pianeta.

Illich si sofferma inoltre su quella che egli chiama “crisi energetica” affermando che se si scegliesse una politica a bassi consumi energetici, si avrebbe un’ampia scelta di stili di vita e di culture, mentre al contrario con un elevato consumo di energia le relazioni sociali non potranno che essere determinate dalla tecnocrazia. Nel caso della circolazione, l’energia che è impiegata in un intervallo si traduce in velocità e siccome il trasporto a motore ha ormai monopolizzato il traffico e diminuito il movimento corporeo, ha tolto anche la possibilità di utilizzare la forza metabolica umana e reso la società schiava della velocità. A questo proposito, Illich crede che sia l’alta velocità il vero problema del trasporto e che “gli uomini liberi possono percorrere la strada che conduce a relazioni sociali produttive solo alla velocità di una bicicletta” (Illich, 2006, p.20).

C’è anche chi con le biciclette promuove e crea un traffico “sano”: è il caso della Critical Mass (massa critica), fenomeno nato negli anni Novanta a San Francisco, città concepita principalmente per le automobili. L’ideatore fu Chris Carlsson che cominciò mettendo volantini in ogni bicicletta con l’intento di creare un ritrovo di pendolari dopo il lavoro. Questi raduni cominciarono con poche biciclette ma a oggi sono una vera e propria massa che si muove in diverse città; senza una gerarchica struttura organizzativa, i ciclisti si danno appuntamento autonomamente in un luogo e il loro scopo è di invadere in massa le strade urbane. Lo slogan è “noi non blocchiamo il traffico, noi siamo il traffico” e fa capire il loro intento di promuovere la bicicletta come mezzo avente gli stessi diritti di chi usa l’automobile. Gli appuntamenti sono pubblicizzati mediante affissioni, circuiti di amicizie o comunicazioni elettroniche e hanno tipicamente periodicità mensile o settimanale, con l’obiettivo di diventare appuntamenti fissi. La condizione è che si presenti una sufficiente quantità di biciclette nel luogo e nell’orario convenuti; queste poi si mettono in movimento sulle strade urbane muovendosi alle velocità tipiche del ciclismo non agonistico. Questo spesso basta a moderare il frenetico scorrimento del traffico urbano, ma non sempre le reazioni degli automobilisti sono favorevoli, anche se alcuni apprezzano e si godono il temporaneo cambiamento dell’assetto urbano ([chrisarlsson.com](http://chrisarlsson.com)).

Attualmente sono oltre trecento le città in tutto il mondo (Sidney, Parigi, Londra, Berlino, Zurigo, Tokyo, Kyoto, Roma, Milano, etc.) nelle quali almeno una volta al mese i ciclisti metropolitani si incontrano e le motivazioni dell'utilizzo della bici da parte dei sostenitori di questo "movimento" sono molto personali; chi lo fa per mantenersi in forma, chi per contrastare la logica del consumo e chi sostiene che nelle città spostarsi in automobile non è né pratico né economicamente conveniente. Un altro lato positivo di questi raduni è che nel contrastare il traffico si entra in contatto con gli altri ciclisti e ci si può rapportare con le persone senza ruoli e barriere sociali (AA. VV., 2008).

Immaginare, quindi, città dove le strade siano governate dalle biciclette, potrebbe essere un'utopia ma ci sono esempi nel mondo occidentale, dove si denota una prevalenza rispetto alle automobili; si possono citare gli esempi delle città nord europee e delle città italiane come Ferrara, Bologna, Modena o Parma, dove semplicemente l'automobilista ha imparato a convivere con il ciclista (Augé, 2009).

Un altro esempio è la città di Davis in California che ha organizzato la propria mobilità interna pensando alla bicicletta e creando così un efficiente sistema di piste ciclabili tanto che la bici è il mezzo di trasporto più usato dalla popolazione, non soltanto per lo svago, ma anche per il trasporto quotidiano (Bairo, 2009).

Quello cui stiamo assistendo negli ultimi anni, quindi, è una vera e propria riscoperta della bicicletta che si potrebbe leggere in due forme: come mezzo di trasporto alternativo da parte di tutti coloro che hanno deciso di trovare nella bicicletta una valida alleata per spostarsi, e come forma di trasporto davvero ecologico, potenziale soluzione contro l'inquinamento prodotto dai mezzi motorizzati.



Fig.1.1 Logo di conferenze tenute a Verona nel 2007 in collaborazione con la Fiab (Federazione Amici della Bicicletta) ([www.amicidellabicicletta.it](http://www.amicidellabicicletta.it)).

L'interesse sempre maggiore per l'ambiente fa sì che alla bici si possa riconoscere la facoltà di diventare protagonista di quel futuro ecologico che dovrebbe migliorare le condizioni del nostro ecosistema. Optare per le due ruote non significa solo maggiore agilità di spostamento; vuol dire eliminare l'inquinamento, ma anche quello olfattivo e acustico. Chi ha riscoperto la bicicletta, ha ritrovato dunque anche “la capacità di essere tutt'uno con lo spazio fino a divenirne un componente naturale” (Tronchet, 2009).

Eben Weiss, blogger americano, definisce il ciclista come “qualcuno che va in bicicletta anche quando non ha il dovere di farlo” e che “opta per la bicicletta anche quando sono disponibili altri mezzi di trasporto” (BikeSnob, 2010, p.34). Essere ciclista, perciò, significa integrare la bicicletta nel proprio stile di vita quotidiana e se altre attività o sport possono diventare uno stile di vita per chi li pratica, il ciclismo racchiude in sé la parte ludica ma anche l'azione più utile dello spostarsi. “Ad esempio, il surf è sia un'attività ricreativa che uno stile di vita, ma non si può andare al lavoro su una tavola da surf” (BikeSnob, 2010 p.36).

Sebbene ai giorni d'oggi l'utilizzo dell'automobile sia ancora prevalente, molte persone hanno integrato la bicicletta nella propria quotidianità; non è necessario, infatti, essere un ciclista professionista o un corridore, si può semplicemente essere un amante della mountain bike, un pendolare o un turista che abbia scelto un metodo alternativo per viaggiare sentendosi libero di scoprire i luoghi senza essere trascinato nel gregge di automobili e magari pedalando con la soddisfazione di essere un elemento non dannoso per il proprio pianeta.



## II. IL CICLOTURISMO

### II.1. Il turismo sostenibile

Prima di analizzare il cicloturismo e capire se e perché si possa inserire nella categoria del turismo sostenibile, è bene fare un passo indietro e riprendere questo concetto e le sue origini. È un argomento noto e molto dibattuto ma per comprendere a fondo il significato di turismo sostenibile è utile partire dal concetto più generale di “sviluppo sostenibile” definito nel famoso Rapporto Brundtland nel 1987 che affermava: “Lo sviluppo sostenibile è lo sviluppo che soddisfa i bisogni del presente senza compromettere la capacità delle future generazioni di soddisfare i propri”. Partendo da questo presupposto, l’anno dopo, l’Organizzazione Mondiale del Turismo forniva la prima definizione di turismo sostenibile dichiarando che “le attività turistiche sono sostenibili quando si sviluppano in modo tale da mantenersi vitali in un’area turistica per un tempo illimitato, non alterano l’ambiente (naturale, sociale e artistico) e non ostacolano o inibiscono lo sviluppo di altre attività sociali ed economiche”.

Lo stesso WWF che dagli anni Novanta promuove anche il concetto della responsabilità e sostenibilità del turismo, dà una definizione di turismo sostenibile descrivendolo come “un turismo capace di durare nel tempo mantenendo i suoi valori quali-quantitativi. Cioè suscettibile di far coincidere, nel breve e nel lungo periodo, le aspettative dei residenti con quelle dei turisti senza diminuire il livello qualitativo dell’esperienza turistica e senza danneggiare i valori ambientali del territorio interessato dal fenomeno”. (blog.viaggiverdi.it).

Il concetto di sostenibilità è abbastanza recente e lo è ancora di più quello riferito al turismo, perché, infatti, solo nel 1995 si tenne una conferenza mondiale e fu approvata la Carta del Turismo Sostenibile di Lanzarote che rappresentava il primo documento per la sostenibilità delle pratiche turistiche<sup>3</sup>. La Carta fissava delle priorità, degli obiettivi e dei mezzi necessari per promuovere il turismo futuro e dichiarava: “Lo sviluppo turistico si deve basare sui criteri della sostenibilità; il turismo deve assicurare un’evoluzione accettabile per quanto riguarda l’influenza delle sue attività sulle risorse naturali, sulla biodiversità e sulla capacità di assorbimento dell’impatto e dei residui

---

<sup>3</sup> Nel 1992 a Rio de Janeiro era stata redatta l’Agenda 21 che conteneva vari problemi da affrontare e le azioni da compiere per risolverli durante il XXI secolo. Partendo dai principi su cui si basava l’Agenda 21, la Carta di Lanzarote fu redatta leggendo gli stessi in chiave turistica (Savoja, 2007).

prodotti; occorre prestare attenzione al ruolo e agli effetti ambientali dei trasporti nel turismo e individuare e sviluppare strumenti economici per ridurre l'uso di energie non rinnovabili". Infine, sempre nel 1995, l'ONU attraverso l'Organizzazione Mondiale del Turismo, definì l'Agenda 21 per l'Industria del Turismo che costituì una guida per lo sviluppo turistico sostenibile proponendosi come riferimento per gli operatori del settore. Tra i principi si legge: "I viaggi e il turismo devono contribuire affinché le persone possano condurre una vita sana e attiva, in armonia con la natura; i viaggi e il turismo devono basarsi su modalità di consumo e di produzione sostenibili; i viaggi, il turismo, la pace, lo sviluppo e la protezione dell'ambiente sono interdipendenti; la protezione dell'ambiente deve diventare un elemento costitutivo dei processi di sviluppo turistico; i problemi dello sviluppo turistico devono essere affrontati con la partecipazione dei cittadini interessati, adottando forme di pianificazione su scala locale; lo sviluppo del turismo deve riconoscere e sostenere l'identità, la cultura e gli interessi della popolazione locale". (Galli, Notarianni, 2002).

Ad oggi l'Organizzazione Mondiale del Turismo adotta la definizione di sviluppo sostenibile del turismo fornita nel 2004, sostenendo che "le linee guida e i dettagli organizzativi dello sviluppo sostenibile del turismo sono applicabili a tutte le forme di turismo e a tutti i tipi di destinazioni, includendo il turismo di massa e i vari segmenti del turismo di nicchia. I principi di sostenibilità fanno riferimento agli aspetti ambientali, socioculturali ed economici dello sviluppo turistico, e un adeguato equilibrio deve essere stabilito tra queste tre dimensioni per garantire sostenibilità a lungo termine. Lo sviluppo del turismo sostenibile richiede la partecipazione informata di tutti i soggetti interessati, una forte leadership politica per assicurare un'ampia adesione e stabilire il consenso. Realizzare il turismo sostenibile è un processo continuo che richiede un costante monitoraggio degli impatti, con applicazione di misure preventive e/o correttive ogni volta che sia necessario. Il turismo sostenibile dovrebbe anche mantenere un alto livello di soddisfazione turistica e assicurare al turista un'esperienza significativa, accrescendo la sua consapevolezza riguardo alle problematiche di sostenibilità e favorendo le pratiche di turismo sostenibile tra i turisti." (www.islandscommission.org).

È partendo da questi concetti e definizioni, quindi, che si proverà ad analizzare la pratica del cicloturismo e l'uso della bicicletta dal punto di vista della sostenibilità e come rappresentati di una modalità di turismo sostenibile.

## II.2. Cos'è il turismo in bicicletta?

Il turismo in bicicletta o cicloturismo è un fenomeno relativamente recente per il quale non ci sono definizioni specifiche se non quella che si legge nel sito della F.I.A.B.<sup>4</sup>, che lo descrive come una “forma di turismo e/o di viaggio che usa la bicicletta come mezzo di trasporto” (fiab-onlus.it).

Il fatto che la bicicletta sia il mezzo ecologico per eccellenza porta a considerare il cicloturismo come un'attività sostenibile per l'ambiente e il territorio e quindi riconducibile al campo del turismo sostenibile. La bicicletta, infatti, rappresenta una soluzione per la mobilità sostenibile che permette di evitare consumo di carburante ed emissioni e di guadagnare in salute e agilità di spostamento.

Una recente statistica<sup>5</sup> mostra che in quasi tutti i Paesi europei si comprano più biciclette che automobili; i dati si riferiscono al 2012, ma sono molto significativi (www.npr.org).

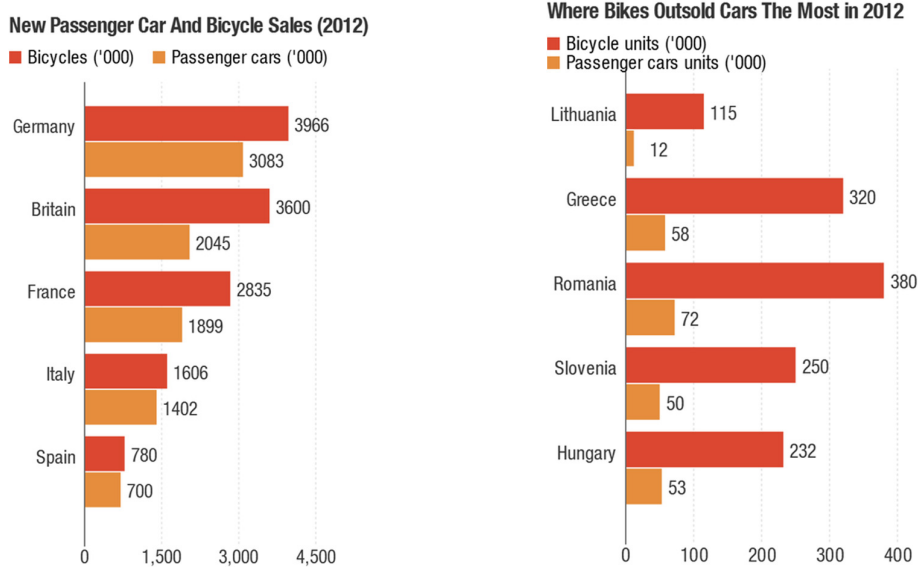


Fig.2.1 Confronto delle vendite di automobili e biciclette in alcuni Stati europei (www.npr.org/blogs/parallels).

Paesi come Lituania, Grecia o Romania presentano una forte disparità ma sono indicativi anche i numeri di Francia, Germania e Italia sebbene mostrino una differenza meno drastica, dovuta anche al fatto che sono patria di forti aziende automobilistiche.

<sup>4</sup> Federazione Italiana Amici della Bicicletta

<sup>5</sup> Statistica condotta da ACEA e COLIPED

Questi dati potrebbero dimostrare che l'abitudine della bicicletta si stia diffondendo sempre più e c'è chi afferma che nei Paesi dove si utilizza quotidianamente, si registri addirittura un "tasso di felicità" maggiore (life.wired.it).

Il fatto che le due ruote siano tornate di moda si può attribuire alla crisi economica ma anche a una maggiore attenzione all'ambiente; l'uso dei mezzi di trasporto motorizzati ha, infatti, un effetto dannoso per i territori e la bici racchiude tutte le caratteristiche della sostenibilità essendo un mezzo ecologico che non produce inquinamento.

In un clima di riscoperta della bicicletta, quindi, per questioni ambientali, economiche o di piacere, il cicloturismo sta assumendo una posizione sempre più definita. A questa attività possono avvicinarsi tutti; c'è chi lo legge in chiave sportiva, chi lo vede come un'avventura, una vacanza, un'immersione nella natura, o semplicemente un modo alternativo per viaggiare ma in ogni caso tutti possono praticarlo, avendo come unica condizione il fatto di possedere una bicicletta o la possibilità di noleggiarne una.

Essendo un fenomeno nuovo e quindi ancora poco discusso nella bibliografia recente, è possibile citare Wikipedia che afferma che il cicloturismo sia "una maniera di viaggiare particolarmente economica, che fuoriesce dai canoni e dai consueti itinerari del turismo di massa" (www.wikipedia.org).

L'attività del cicloturismo sta, infatti, prendendo piede come metodo alternativo per viaggiare e per il tempo libero con la possibilità di visitare e immergersi nei luoghi prescelti; può essere anche "forma di aggregazione tra le persone che, mediante tranquille passeggiate in bicicletta, hanno la possibilità di condividere e scambiarsi esperienze" (www.cicloturismoitaliano.it). Alcuni studi dimostrano che le motivazioni che spingono i ciclisti a organizzare le proprie vacanze in bicicletta o semplici escursioni, siano da attribuire al piacere delle due ruote come forma di sport e di rilassamento, come modo per stare in forma, allo stare a contatto con la natura e alla possibilità di esplorare luoghi e ammirare paesaggi (AA.VV., European Union, 2012).

Il cicloturismo è viaggiare in bicicletta in modo autonomo ma esistono anche la semplice escursione di qualche ora di tipo ricreativo o forme più complesse; il ciclo escursionismo, per esempio, è una forma di turismo praticato da chi si sposta con la propria auto o in camper portando con sé le biciclette. Generalmente questo tipo di turisti pratica le escursioni nei dintorni del luogo della vacanza e la bicicletta non è il motivo principale del viaggio. Il cicloturismo organizzato, invece, si concentra sulla bicicletta ma prevede il trasporto dei mezzi e dei turisti da un luogo all'altro; di solito quest'ultimi si affidano a una guida, che li accompagna in bicicletta a visitare il

territorio. Un esempio di questa categoria è quello fornito da un particolare tipo di turisti nord americani; essi sono generalmente di mezza età e amano visitare ristrette aree come le zone del Chianti, le ville venete, il lago di Como, attirati dalla possibilità di abbinare all'attività fisica, la cultura e la gastronomia senza troppi limiti economici visto che poi alloggiano nei migliori alberghi.

Si possono, così, individuare la categoria del ciclista "dedicato", cioè chi organizza la propria vacanza in funzione della bicicletta e che passa la maggior parte del tempo pedalando; e il ciclista "partecipante", cioè il turista che ama le due ruote ma che cerca anche altre attività da svolgere nel corso della vacanza (AA. VV., European Union, 2012).

Come già detto, il cicloturismo è un'attività praticabile da tutti, ma per un profilo indicativo, nel 2010 una ricerca commissionata al Centro per il trasporto e il turismo sostenibile dell'università di Breda, in Olanda, mostrava che i cicloturisti sono una categoria che preferisce luoghi e percorsi lontani dal turismo di massa e che è propensa a spendere perché generalmente sono persone che hanno un buon tenore di vita. Queste caratteristiche probabilmente si riferiscono al tipico cicloturista nord europeo ma indicano che in generale il ciclista, durante il suo viaggio attraversa anche zone meno frequentate dal normale flusso turistico o viaggia anche nel periodo di bassa stagione tendendo a favorire anche le economie locali, soprattutto nelle zone rurali ([www.touringmagazine.it](http://www.touringmagazine.it)).

Si stima che un cicloturista spende in media circa venticinque euro al giorno per cibo e servizi, in confronto ad un viaggiatore che usa l'automobile che ne spende solo sette; questo perché, chi si sposta in auto porta con sé tutto ciò di cui ha bisogno, mentre un ciclista, avendo a disposizione poco spazio, deve procurarsi il necessario durante il tragitto ([www.ecf.com](http://www.ecf.com)).

### **II.3. Due elementi cruciali: rete ciclabile e intermodalità**

Un argomento che ricorre, quando si pensa a reali alternative all'automobile e a potenziali soluzioni per la diminuzione dell'inquinamento, è quello dell'intermodalità. L'uso della bicicletta non provoca nessun tipo di emissione e il fatto di associare l'uso dei mezzi pubblici alla bici nel caso di lunghe tratte ma non solo, è un modo anche per agevolare i turisti che provengono da lontano o che incontrano degli ostacoli nel loro percorso; in effetti, il treno, il traghetto, l'autobus o l'aereo hanno un impatto minore rispetto alle numerose auto e promuovere questa soluzione potrebbe essere un modo per convincere i turisti e i cittadini a non spostare le proprie vetture per andare da un luogo all'altro. I vantaggi, infatti, sono notevoli perché questa soluzione permette di stare in forma usando la bicicletta, di ridurre i costi e ovviamente l'inquinamento. È importante però che il settore pubblico, oltre che promuoverla, sappia anche organizzare l'intermodalità fornendo i giusti servizi. Le modalità di trasporto delle biciclette via treno proposte in Italia, per esempio, non sono ancora sufficienti a coprire lunghi percorsi ma tutto ciò non deve sembrare un'utopia perché questa pratica è molto diffusa nel nord dell'Europa, sebbene nei paesi mediterranei il binomio treno-bici, sia ancora sperimentale ([www.ecoage.it](http://www.ecoage.it)).

L'intermodalità, inoltre, può avere un impatto notevole per la diffusione dell'uso della bici e potrebbe essere una leva di promozione del turismo. I numerosi Paesi europei che incoraggiano questa soluzione sia per i cittadini che turisti, nelle stazioni metropolitane e ferroviarie, sono provvisti di parcheggi appositi dove è possibile lasciare la bici e prendere un altro mezzo. Per coloro che invece non possiedono una propria bicicletta, un servizio che è collegato all'intermodalità e che ne favorisce la promozione, è quello già molto diffuso del bike sharing, o condivisione della bicicletta, servizio a pagamento che mette a disposizione delle biciclette pubbliche in vari punti della città ([www.bicizen.it](http://www.bicizen.it)). È anch'esso strumento di promozione della mobilità sostenibile, finalizzato sia all'aumento dell'utilizzo della bicicletta sia all'integrazione tra i vari mezzi pubblici da parte dei cittadini e dei turisti<sup>6</sup>.

---

<sup>6</sup> Uno dei primi bike sharing con utenti registrati è nato a Lione con Vélo'v e in molti Paesi sta riscontrando un enorme successo; il sistema più vasto al momento è quello di Hangzhou, città cinese con 2,6 milioni di abitanti, che conta 61.000 biciclette e oltre 2400 rastrelliere, seguita al secondo posto da Parigi con il sistema Vélib' che mette a disposizione più di 20.000 bici. Il servizio è presente anche a Barcellona con Bicing e da luglio 2010 è attivo anche a Londra noto come BCH (Barclays Cycle Hire) con 8000 bici sparse per la città. In Italia, Milano detiene il primato, il cui servizio BikeMi, nato nel 2008, fornisce più di tremila bici.



Fig.2.2 Manhattan, New York City, postazione di bike sharing Citibike ai piedi del Flatiron building (foto: Federica Cavallo)

Per promuovere l'uso di mezzi alternativi all'auto è possibile, inoltre, realizzare campagne di sensibilizzazione per far percepire all'utente le ricadute ambientali e sulla salute dell'eccessivo uso dell'automobile. Per esempio, “Niente più ridicoli spostamenti in auto” è una campagna di informazione svedese della città di Malmö basata su eventi e creata nel 2007 per convincere le persone ad usare la bici per spostamenti brevi. Oltre al classico materiale informativo, è stata utilizzata una modalità di promozione originale, come l'uso di veri ciclisti davanti a cartelli pubblicitari, ciclisti che effettuano gincane in mezzo alla gente nelle ore di punta, e addirittura una competizione di persone che confessa i propri “ridicoli spostamenti”, ottenendo ottimi risultati<sup>7</sup> (AA. VV., Provincia di Treviso, 2010).

Per quanto riguarda i percorsi, per andare in bicicletta e praticare il cicloturismo è necessario siano presenti delle strade di qualità che garantiscano la sicurezza dei ciclisti, una buona segnaletica, strade con pendenze e salite non troppo impegnative che nel caso è sufficiente segnalare; la presenza di segnali stradali, infatti, è un valore aggiunto al

---

<sup>7</sup>Girare la Svezia in bicicletta è molto comodo e, infatti, anche la città di Malmö ha investito molto nella mobilità sostenibile. La città vanta di 470 km di pista ciclabile e, infatti, il 30% dell'intera mobilità e il 40% degli spostamenti per lavoro sono su due ruote ([www.visitsweden.com](http://www.visitsweden.com)).

territorio attraversato da una ciclovia e permette al turista di gestire al meglio il suo tragitto. Lo stesso vale per la creazione di mappe e carte stradali adeguate al cicloturismo che devono essere di facile reperibilità per il turista. Molto importante per un territorio è anche la presenza di una buona estensione di ciclovie e itinerari adatti anche alle famiglie con bambini. Per creare dei percorsi, inoltre, non è necessario che siano costruite piste ciclabili ex novo ma, poiché un aspetto importante è anche la conservazione del territorio, è possibile recuperare e adattare la viabilità potenziale o dismessa, quindi argini dei fiumi, ferrovie o strade vicinali.

L'offerta di una buona rete ciclabile è sicuramente un vantaggio per promuovere una regione dal punto di vista turistico che acquista maggiore interesse e può fornire un ulteriore servizio al turista dando risalto alle potenzialità del territorio; è chiaro inoltre che il cicloturismo si sviluppa nelle zone dove è maggiormente promosso e agevolato, sempre ci siano le possibilità e le condizioni per renderlo un fenomeno attrattivo.

#### **II.4. L'Europa**

Le vacanze in bicicletta stanno diventando sempre più praticate in Europa, agevolate anche dagli interventi stradali che cercano di venire incontro a questa pratica salutare e sostenibile. Il cicloturismo però non è diffuso in maniera omogenea; è risaputo che i nord europei abbiano già da molti anni sviluppato una rete di ciclovie utilizzate non solo dai turisti ma anche dai residenti stessi che hanno fatto della bicicletta, il loro stile di vita. Essi sono molto informati e preparati perché hanno reso lo spostarsi in bicicletta e il cicloturismo, una cultura e un grande business. Per questo motivo anche per quanto riguarda l'intermodalità, molti Paesi sono ben organizzati, in particolare per le tratte ferroviarie e ogni territorio presenta delle caratteristiche, tariffe e norme diverse; di seguito sono forniti alcuni esempi<sup>8</sup>. In Olanda, Paese famoso per le due ruote, il trasporto delle bici è permesso su tutti i treni che sono dotati di uno spazio riservato. In Austria, il trasporto delle bici è a pagamento, con o senza prenotazione. In Francia, invece, il trasporto delle bici sui treni è gratuito ma vietato nell'ora di punta dal lunedì al venerdì, mentre da luglio 2013 è stato concesso il trasporto delle bici su tutti i treni TGV, decisione che riflette le pressioni dei cicloturisti in aumento nel territorio francese. Per la Germania, il trasporto è a pagamento, fatta eccezione per qualche

---

<sup>8</sup> I dati si riferiscono a luglio 2012



regione, dove il trasporto è gratuito. In Spagna, infine, nei treni Media Distancia il trasporto delle bici è possibile anche senza prenotazione e lo stesso vale per i treni regionali con alcune restrizioni per l'ora di punta ([www.bikeitalia.it](http://www.bikeitalia.it)).

In Norvegia, già nel 1936 si era sentita la necessità di pianificare una rete ciclabile e tutt'oggi si continua nell'obiettivo di progettare altri percorsi e di curare quelli già esistenti. Non è un caso che qui la bicicletta sia vista come un mezzo di trasporto importante usato nelle strade urbane e interurbane e che Trondheim, importante centro universitario, sia diventata la città della bicicletta. La Norvegia, come gli altri Paesi scandinavi, è un luogo stimolante per gli amanti delle due ruote e in particolare per praticare il cicloturismo, facilitato dalle già nominate piste ciclabili efficienti, ma anche dalla cautela degli automobilisti, segno di quanto questa pratica sia radicata nella cultura popolare. Offre, inoltre, degli interessanti itinerari caratterizzati da paesaggi diversificati, delle valli profonde agli altopiani, delle regioni pianeggianti della costa agli immensi fiordi e alcune strade secondarie sono state trasformate in piste ciclabili, lungo le quali ci si può immergere nella natura (Sovilla, 2004).

Ma pensare al cicloturismo fa subito venire in mente l'Olanda; questo Paese riserva ai turisti in bicicletta un'ottima accoglienza e strutture funzionali. Già nel 1990 lavorava al fine di incrementare l'uso della bici e, infatti, è ormai conosciuta come il Paese della bicicletta e delle piste ciclabili. Qui la segnaletica è molto efficiente, quindi, è possibile programmare qualsiasi viaggio da e per ogni località, seguendo le indicazioni apposite per ciclisti ([www.biciviaggi.it](http://www.biciviaggi.it)). Uno dei più affascinanti itinerari possibili è forse quello nella regione dei fiori da bulbo, un percorso con un paesaggio bellissimo, dove la strada dei fiori si snoda tra Harlem e Leiden; il momento migliore è ovviamente il periodo primaverile, in aprile, per godere dei colori dei fiori ([blog.opodo.it](http://blog.opodo.it)). Famosa per gli spostamenti in bicicletta è la capitale, dove gli stessi olandesi usano la bici per lunghi tratti; spostarsi in auto ad Amsterdam, infatti, potrebbe rivelarsi un problema perché non è facile trovare parcheggio e le strade del centro, risalenti al XVII secolo, non essendo state progettate per le automobili, si rivelano strette vie più adatte a chi si muove a piedi e in bicicletta. Quindi la cosa migliore e conveniente da fare per un turista è noleggiare una bici e mimetizzarsi fra i cittadini che la considerano un mezzo integrante della vita e della cultura olandese ([www.holland.com](http://www.holland.com)).

Anche l'Austria è uno dei paesi europei con più vie ciclabili (trenta itinerari per circa 4000 km), caratterizzate da una buona segnaletica, da una notevole integrazione con il treno e metropolitana e, cosa molto importante, la funzione turistica della rete ciclabile è

ben supportata dall'Ente per il Turismo Austriaco. L'itinerario più famoso è la Ciclopista del Danubio che misura 326 km, collega Passau a Vienna ed è la più frequentata d'Europa con percorsi in prevalenza pianeggianti, adatti anche alle famiglie. Ce ne sono molti altri, tutti di notevole interesse paesaggistico, come la ciclabile dei Tauri, il percorso che dal Lago di Costanza arriva alla Valle del Reno, e la ciclopista del Drava, un percorso di 366 km che segue il fiume da Dobbiaco, attraversa il Tirolo Orientale e la Carinzia per finire a Maribor in Slovenia. Anche la zona del Tirolo propone 5600 km di itinerari per mountain bike che arrivano fino ad alta quota e una rete di sentieri ciclabili. I meno allenati possono anche utilizzare le bici elettriche a noleggio, ovviamente a basso impatto, che solo nella zona di Kitzbuhel, arrivano a più di 400 in 180 punti di noleggio. Anche Vienna è una città a misura di bicicletta: possiede oltre 1000 km di vie ciclabili e non manca il servizio di bici pubbliche che, sia cittadini sia turisti, possono usare gratis per un'ora ([www.ecoturismoreport.it](http://www.ecoturismoreport.it)).

La Svizzera si propone come paese della bicicletta con una rete di itinerari cicloturistici alcuni dei quali inaugurati già nel 1998. I più famosi sono l'itinerario del Rodano, l'itinerario dei laghi, l'itinerario Panorama delle Alpi e quello del Giura, caratterizzati da saliscendi più impegnativi e quindi adatti a cicloturisti più esperti, quello dell'Altopiano Svizzero, dei Grigioni, l'itinerario dell'Aare e quello del Reno, quest'ultimi abbastanza pianeggianti e adatti alle famiglie. L'aspetto che accomuna questi percorsi e che tutti iniziano e finiscono presso una stazione ferroviaria e, infatti, sia il treno sia i servizi di autobus sono ben integrati alla rete cicloturistica ([www.biciviaggi.it](http://www.biciviaggi.it)).

Secondo l'Unione Internazionale Ciclismo (Uci), Copenaghen è la città più ciclabile del mondo<sup>9</sup> con efficienti servizi che derivano da investimenti pubblici ma anche dallo stile di vita scandinavo. I danesi amano la bicicletta, nonostante i rigidi inverni, e si contano 980 bici ogni 1000 abitanti. La maggior parte dei pendolari si sposta pedalando e le biciclette possono essere trasportate nelle metropolitane (non nelle ore di punta), e nei treni urbani e nazionali.

---

<sup>9</sup> Si contano quasi 400 km di ciclovie per 518.000 abitanti e altri 100 km in costruzione.



Fig.2.3 Ciclisti sotto la neve a Copenaghen ([www.latitudeslife.com](http://www.latitudeslife.com)).

Per i turisti, invece, (nei Paesi scandinavi quasi tutta la popolazione possiede una propria bici) è disponibile il servizio di City Bikes pubbliche e molti alberghi affittano biciclette ai clienti. La conformazione pianeggiante del territorio, inoltre, rende la Danimarca uno dei Paesi ideali per il cicloturismo, praticato anche da famiglie con bambini. Le piste ciclabili, infatti, raggiungono ogni zona del Paese e le ciclovie sono indicate da una segnaletica con una bicicletta bianca su sfondo azzurro che specifica anche il numero, il nome o il logo del tipo di itinerario percorso. In Jutland, la cittadina di Århus, per esempio, possiede molti chilometri di piste ciclabili e, cosa interessante, è che il piano urbanistico della città è stato progettato pensando ai ciclisti: segnaletica luminosa sulle ciclovie, punti di sosta per gonfiare le gomme, bici-barometro, officine e parcheggi a due piani per biciclette. Già considerata, quindi, la città più ciclabile del mondo, l'obiettivo della città di Copenaghen è di azzerare le emissioni di CO<sub>2</sub> entro il 2025, un progetto che prevede l'eliminazione del traffico automobilistico e che è supportato da un sistema di trasporti pubblici a basso impatto ([www.ecoturismoreport.it](http://www.ecoturismoreport.it)).

La Francia possiede circa 7.000 chilometri di percorsi ciclo-pedonali ed entro il 2020 dovrebbero salire a 20.000 come previsto da un progetto nazionale. La crisi economica attuale, inoltre, porta le persone a scegliere soluzioni low cost per gli spostamenti e anche per le vacanze e i francesi che scelgono la bici, sono circa ventiquattro milioni ([www.cyclemagazine.it](http://www.cyclemagazine.it)). Il territorio francese è caratterizzato anche da strade secondarie poco trafficate, ed è sicuramente un altro dei Paesi europei che si presta al turismo in bicicletta. In genere i cicloturisti prediligono gli incantevoli itinerari tra i castelli della Loira, ma anche l'Avenue Verte o Green Way, che collega Parigi a Londra (e viceversa), è uno dei possibili itinerari; è un percorso recente di circa 260 chilometri,

inaugurato in occasione delle Olimpiadi di Londra del 2012 e, essendo pianeggiante, è adatto anche ai cicloturisti meno allenati. In ogni caso, è possibile raggiungere le città anche in treno, caricando le biciclette a bordo ([www.pianetagreen.it](http://www.pianetagreen.it)). Molto suggestivi, inoltre, tra le stradine di campagna, alcuni itinerari dotati di segnaletica, che si aggiungono a una quarantina di vie verdi; queste, riservate alle bici, hanno preso piede da circa quindici anni e seguono i percorsi di vecchie ferrovie, le rive di un lago o un sentiero. Sono ideali per escursioni giornaliere o di più giorni e, lungo il tragitto, sono presenti noleggiatori di biciclette, zone ristoro e luoghi di particolare interesse naturalistico ([it.rendezvousenfrance.com](http://it.rendezvousenfrance.com)). Per quanto riguarda la capitale, sebbene Parigi sia lontana da Amsterdam o Copenaghen per la sicurezza dei ciclisti, da qualche anno, sono aumentate le piste ciclabili ed è stato introdotto il servizio di bike sharing denominato Vélib'.

In Spagna non c'è la tradizione della bicicletta radicata nella cultura popolare e lo dimostra che ogni mille abitanti ci sono poco più di 200 bici; non è inoltre presente un progetto ciclabile nazionale e come percorso cicloturistico, anche se non riconosciuto ufficialmente, si può citare il Camino di Santiago. In Spagna, tuttavia, è possibile trovare il più interessante esempio di recupero delle sedi ferroviarie dismesse con il progetto Vias verdes che ha già curato la riconversione ciclopedonale di circa 500 km di ferrovie dismesse e ha l'obiettivo di recuperare la maggior parte delle sedi ferroviarie ([www.biciviaggi.it](http://www.biciviaggi.it)).

La Slovenia offre paesaggi eterogenei ideali per una vacanza in bici ed è facile per i ciclisti trovare sentieri su misura. Il clima mite permette di praticare il cicloturismo ovunque quasi tutto l'anno, ad eccezione della zona alpina, e le strade poco trafficate sono ideali per viaggiare anche con i bambini. Numerosi anche gli alloggi per i ciclisti e le strutture specializzate che sono contrassegnate da una fino a cinque biciclette; con una bicicletta sono forniti i servizi basilari, come il pernottamento, la colazione, il deposito per le bici ed eventuale assistenza, mentre con cinque biciclette si può avere un livello più alto di prestazioni, come un menu studiato per i ciclisti, sala massaggi, noleggio biciclette e l'organizzazione di tour guidati ([www.slovenia.info](http://www.slovenia.info)).

Poco considerata per il cicloturismo, ma discretamente preparata e organizzata è l'isola di Cipro che offre eccellenti condizioni climatiche, le quali permettono di praticare il ciclismo quasi tutto l'anno; l'isola è compatta e il paesaggio offre rapidi cambiamenti di scenario, da un tratto roccioso a uno fangoso, da uno ripido a un altro più pianeggiante.

È possibile noleggiare le biciclette in vari centri ciclistici che forniscono anche informazioni sui percorsi e assistenza ([www.turismocipro.it](http://www.turismocipro.it)).

A parte le varie proposte cicloturistiche proposte dai singoli Paesi, a livello internazionale è attiva la European Cyclists' Federation (ECF), una federazione alla quale aderiscono sessantasette organizzazioni nazionali appartenenti a quaranta Paesi. L'ECF ha l'obiettivo di promuovere la mobilità in bicicletta e sostiene il cicloturismo anche attraverso l'importante progetto Eurovelo, la rete ciclabile europea che attraversa il continente e che dovrebbe essere terminata entro il 2020 ([www.ecf.com](http://www.ecf.com)).

#### *II.4.1. La European Cyclists' Federation*

La European Cyclists' Federation, con sede a Bruxelles, è stata fondata nel 1983 con l'obiettivo di promuovere a livello europeo la bicicletta come mezzo di trasporto sostenibile per l'ambiente e come sana modalità di svago per il benessere dei cittadini. Per fare questo la Federazione ha tra gli obiettivi quello di elevare lo status del ciclismo e di promuovere i molteplici benefici della bicicletta; di prendere in considerazione le esigenze dei ciclisti per quanto riguarda la pianificazione e gestione dei trasporti, l'ambiente, la sicurezza e la salute; di intraprendere attività di ricerca e di promuovere lo scambio di informazioni e competenze fra le organizzazioni che aderiscono alla federazione. Per raggiungere questi obiettivi, la ECF ha redatto dei documenti su cui sono definiti i capisaldi della politica ciclistica a livello internazionale e che insieme rappresentano le motivazioni, i principi e le priorità per la promozione dell'uso della bicicletta. Questi documenti sono la Dichiarazione di Berna del 2007 che, riconoscendo che il cambiamento climatico globale è tra le più grandi minacce per l'uomo, dichiara che la bicicletta è un veicolo a zero emissioni e che quindi va promossa come efficace mezzo sostenibile; che il ciclismo deve essere considerato come modalità di trasporto; che i servizi per il cicloturismo siano da migliorare e incrementare e che le istituzioni devono prendere coscienza del contributo che la bicicletta potrebbe portare nel migliorare la qualità della vita. Un altro documento è la Carta di Bruxelles del 2009 che è stata firmata da più di sessanta città europee; invitava le istituzioni a promuovere il ciclismo e a fissare obiettivi misurabili e concreti e sottoscrivendo tale Carta, le città s'impegnano a promuovere l'uso della bicicletta e a investire nella mobilità urbana.

La Carta di Siviglia del 2010 metteva in risalto i benefici della bicicletta come mezzo quotidiano di trasporto, come il miglioramento della salute, la diminuzione del traffico, e l'abbassamento delle emissioni. Infine la Carta di Vancouver del 2012 che punta l'attenzione sul futuro dei bambini; il loro diritto ad andare in bicicletta dovrebbe essere sempre presente, perché i bambini che pedalano saranno adulti sani, felici e rispettosi dell'ambiente.

L'adesione all'European Cyclists' Federation è aperta a tutte le organizzazioni che sono interessate a promuovere la bicicletta come mezzo di trasporto quotidiano e ci possono essere due categorie di membri: quella che è definita "ECF Full membership", aperta ai gruppi di utenti europei, e la "ECF Associate membership", aperta a gruppi europei che non soddisfano i criteri per l'adesione ma che sostengono gli obiettivi della federazione, e le organizzazioni al di fuori dell'Europa con uno spiccato interesse nel ciclismo. Non è possibile in ogni caso supportare la federazione chiedendo di diventare un membro individuale ma è necessario far parte di un'associazione della propria nazione; nel caso dell'Italia, basterà iscriversi alla FIAB, già membro dell'European Cyclists' Federation. Uno dei piani di maggiore rilievo per il cicloturismo sul quale sta lavorando la European Cyclists' Federation è il progetto Eurovelo che sarà approfondito più avanti; Eurovelo è una grande rete ciclabile europea che attualmente comprende quattordici percorsi ma l'obiettivo è di collegare tutta l'Europa entro il 2020 con itinerari che potranno essere utilizzati sia da i cicloturisti sia dai cittadini per gli spostamenti locali ([www.ecf.com](http://www.ecf.com)).

## **II.5. L'Italia**

L'Italia è un Paese di grande tradizione ciclistica e lo dimostra il consistente numero di appassionati ciclisti e le numerose associazioni sportive e amatoriali. Lo stesso Touring Club nel 1894 nasceva come un'associazione ciclistica non agonistica con lo scopo di promuovere il turismo individuale in bicicletta. Ancora oggi, sebbene si occupi non solo di bicicletta, continua a sostenere questi valori con innumerevoli proposte di viaggi e iniziative; una di queste, per esempio, proposta di recente, prevede la possibilità di realizzare un parco cicloturistico nel territorio del Consorzio Chianti Colli Fiorentini che consentirà agli appassionati della bicicletta di scoprire quest'area della Toscana,

spesso poco visitata e conosciuta, e di toccare i vari Comuni e aziende agricole ([www.touringclub.it](http://www.touringclub.it)).

Prendendo ad esempio questa idea, non si può fare a meno di ignorare che anche in Italia il cicloturismo stia prendendo piede nonostante ci sia ancora poca organizzazione per accogliere questo tipo di turismo come succede in altri Paesi. In Italia, infatti, non si pedala così tanto quanto in altre nazioni europee, tanto che ogni 1000 abitanti sono stimate circa 440 bici, rispetto ai Paesi Bassi o alla Germania dove il rapporto è quasi 1:1. Purtroppo non è molto utilizzata come mezzo di trasporto ma forse la causa è anche la presenza di una rete di piste ciclabili poco sviluppata (Iseppi, 2013).

La storia del ciclismo italiano insegna che la bicicletta fu considerata un mezzo di trasporto fondamentale per gli italiani fino alla metà del Novecento; un bene prezioso, una forma di libertà e un modo per calarsi nei panni dei grandi campioni di quegli anni come Coppi e Bartali. Sebbene l'Italia sia un Paese con una tradizione ciclistica così radicata, sembra, che purtroppo alla bicicletta non sia più riservata tanta considerazione. Motivo principale è che le culture dell'esibizionismo, del lusso, della pigrizia e dell'automobile hanno preso il sopravvento e la bicicletta come mezzo di trasporto economico è visto come simbolo di povertà, non in grado di attirare l'attenzione. È un mezzo di trasporto ecologico ma spesso la sensibilità ai problemi ambientali è quasi assente, come anche l'idea che sia un mezzo di trasporto salutare.

Negli ultimi anni, però, sebbene gli spostamenti sulle due ruote siano leggermente diminuiti, si sta assistendo a un'inversione di tendenza e uno dei dati significativi è il numero di biciclette vendute in Italia: anche nel 2012, infatti, le vendite di biciclette hanno superato quelle delle auto con una cifra di 1.606.014 contro le 1.402.089 automobili. Anche il 2011 aveva registrato un sorpasso delle due ruote, segno che il mercato ciclistico regge in maniera ottimale anche il peso della crisi economica rispetto al settore dell'auto. La regione, inoltre, in cui si registrano maggiori acquisti di biciclette è il Friuli e le regioni più virtuose nell'uso della bicicletta sono il Veneto e l'Emilia Romagna, dove in alcuni comuni come Mestre, Reggio Emilia e Ferrara, gli spostamenti quotidiani sulle due ruote oscillano tra il 20 e il 30% ([www.bikeitalia.it](http://www.bikeitalia.it)).

Fattore ancora più positivo è che gli itinerari e percorsi ciclabili sono in aumento come anche il fenomeno del bike sharing, servizio ormai consolidato in molte città<sup>10</sup>.

---

<sup>10</sup> In Italia, alla fine del 2009, si contavano circa 130 sistemi, con una prevalenza al Nord e al Centro, in particolare nelle regioni di Emilia Romagna, Piemonte, Veneto, Lombardia, Marche, Puglia e Liguria (Bertuccio, 2009).

A questo punto sorge una domanda: cosa manca all'Italia per sviluppare davvero il cicloturismo?

Sono numerosi gli italiani ormai che scelgono di usare la bicicletta anche per andare in vacanza, alla ricerca di un turismo lento con ritmi gestibili in modo autonomo, a contatto con i luoghi e coniugando al tempo stesso il divertimento con l'esercizio fisico. Quello che però è necessario rivedere è la gestione e la presenza dei servizi, come l'intermodalità, gli itinerari e percorsi ciclistici, la segnaletica, gli alloggi dedicati ai turisti in bicicletta e un'assistenza mirata a questo tipo di vacanze ([www.touringmagazine.it](http://www.touringmagazine.it)).

Per quanto riguarda l'intermodalità bici-treno, il sito delle ferrovie dello Stato specifica che “sui treni Regionali espressamente indicati nell'Orario Ufficiale è possibile trasportare la bicicletta (massimo una per viaggiatore e di lunghezza non superiore a due metri). Se la bici è trasportata all'interno dell'apposita sacca, il trasporto è gratuito. I gruppi di almeno dieci persone che intendono trasportare altrettante biciclette devono fare esplicita richiesta alla Direzione Regionale di Trenitalia competente con un anticipo di almeno sette giorni rispetto alla data di partenza. Senza l'autorizzazione della Direzione Regionale il trasporto delle biciclette per i gruppi non è ammesso. Inoltre il trasporto della bicicletta, è consentito su tutti i treni regionali, anche laddove non espressamente indicato nell'Orario Ufficiale, purché sia smontata e contenuta in una sacca o si tratti di una bici pieghevole opportunamente chiusa” ([www.trenitalia.com](http://www.trenitalia.com)).

Le possibilità di trasporto quotidiano della bicicletta sui treni, quindi, ci sono ma i vincoli non sono pochi; un esempio, invece, unico nel suo genere in Italia, sono due bagagliai ferroviari realizzati recentemente a Verona per Trenitalia, in grado di trasportare novanta biciclette ciascuno. I due vagoni hanno da poco esordito sulle linee del Veneto e serviranno a rispondere alla crescente domanda di appassionati che potranno organizzare gite ed escursioni all'insegna del rispetto per l'ambiente ([blog.tuttotreno.it](http://blog.tuttotreno.it)).

La F.I.A.B, però, impegnata fin dal 1987 nel miglioramento dell'intermodalità, interviene costantemente per chiedere il potenziamento del servizio biciclette sui treni regionali e l'estensione anche ai treni a lunga percorrenza per i quali ancora è previsto lo smontaggio e la sistemazione delle bici in apposite sacche; nel 2012, inoltre, con l'intento di incrementare l'intermodalità treno-biciclette, la FIAB ha consegnato a Trenitalia un documento con delle proposte in merito alla progettazione di mezzi in grado di trasportare un numero adeguato di bici e all'adeguamento degli esistenti



materiali ferroviari, come la sostituzione di sedili fissi con sedili ribaltabili per creare maggiore spazio; il documento si sofferma, poi, sulla gratuità del trasporto delle bici, anche solo nei week end o in forma di offerta promozionale per incoraggiare l'uso dei mezzi combinati; sulla semplificazione dell'accesso delle biciclette nelle stazioni, sulla qualità degli spazi esterni delle stazioni con parcheggio sicuro e coperto e sulla possibilità di noleggiare e riparare le bici. È sottolineata, infine, la necessaria comunicazione attraverso campagne pubblicitarie specifiche per sensibilizzare gli utenti sull'importanza dell'uso delle due ruote combinato al mezzo pubblico (fiab-onlus.it).

Il cicloturismo per potersi sviluppare e radicare in un territorio deve essere ben pianificato e promosso e, infatti, gli investimenti per la mobilità alternativa fatti in Trentino, hanno per esempio portato a degli ottimi risultati con 410 chilometri di piste ciclabili che nel 2011 sono state percorse da moltissimi ciclisti. Per quanto riguarda i servizi, dal 2001 sono stati anche aperti i bici grill, strutture per il ristoro, servizi igienici, assistenza e centro informazioni dedicati ai turisti in bicicletta. Ottimi risultati anche per l'Alto Adige che possiede una vasta rete ciclabile e nella provincia di Bolzano si è puntato a sviluppare una serie di servizi per rendere i percorsi appetibili al cicloturismo, come il treno della val Venosta che dà la possibilità di combinare la bicicletta alla ferrovia, il noleggio di bici e la creazione di una Bikemobilcard che permette di usare treno, noleggio e trasporto pubblico, fornendo al cicloturismo un forte impulso (www.touringmagazine.it).

È importante che questi esempi virtuosi possano essere replicati anche in altre parti d'Italia perché a fronte di investimenti intelligenti, si possono ottenere degli ottimi risultati nel lungo periodo. Sempre a livello regionale, per esempio, in Veneto esiste già un piano di rete ciclabile, Lombardia, Emilia Romagna, Friuli V.G. e Toscana dispongono di piani di reti cicloturistiche con diversi livelli di realizzazione, in Piemonte, Liguria e Valle d'Aosta è, invece, disponibile un accurato piano di rete ciclabile messa a punto dai gruppi FIAB locali. In Puglia, Campania, Basilicata, Calabria è in corso uno studio di fattibilità delle reti ciclabili nell'ambito della rete Bicalitalia e Eurovelo, mentre in Sicilia sono in fase di realizzazione ciclovie riguardanti lo sviluppo di "Greenways" (Pedroni, 2013).

Alcune statistiche dimostrano, però, che per quanto riguarda l'uso della bicicletta ci sia una spaccatura tra le regioni del nord dell'Italia e quelle del Meridione. Il Veneto sembra essere la regione che più preferisce la mobilità alternativa, ma in ogni caso le Regioni settentrionali e del Nord-Est sono su livelli superiori rispetto alle altre (25,8%

nella media del Nord-Est contro il 5,6% del Sud, con addirittura punte negative in Calabria, Lazio, Campania) ([www.isfort.it](http://www.isfort.it)). La poca intenzione a utilizzare la bicicletta è forse dovuta anche alla scarsa percezione di politiche incisive per la promozione della mobilità alternativa che si riflette, per esempio, nella mancanza di estese piste ciclabili adeguate.

L'ancora limitato interesse dimostrato alla bicicletta è provato anche dalla poca promozione e sviluppo del cicloturismo in Italia; non esiste, infatti, una rete di percorsi nazionale come in Germania, Austria o Olanda, e solo la FIAB (Federazione italiana amici della bicicletta) ne ha proposta una con Bicialia. Quest'ultima rappresenta una connessione di dimensione sovraregionale e un collegamento con i Paesi confinanti seguendo il modello delle reti realizzate con successo in alcune Paesi europei. Bicialia potrebbe rappresentare la base per la realizzazione di una rete nazionale ciclistica e i destinatari di questo progetto sono gli enti e le istituzioni nazionali e locali ma anche gli operatori privati del turismo possono e devono prendere in considerazione questa proposta per i benefici che apporterebbe al cicloturismo.

Le valide motivazioni per realizzare una rete nazionale sono molteplici cominciando dalla diffusione dell'uso della bicicletta come mezzo di trasporto sostenibile ma anche per promuovere il turismo in bici praticato in misura maggiore dagli stranieri. Un altro motivo è la conservazione del territorio perché lo sviluppo di ciclovie poggia anche sul recupero della viabilità minore esistente o potenziale. Importante anche lo sviluppo di economie di piccola scala nei territori attraversati, com'è dimostrato dall'esperienza dei Paesi europei che possiedono già una rete ciclabile nazionale. Per ultima, ma non meno importante, è la valorizzazione dell'intermodalità: dalla formula treno-bici, soddisfacente a livello regionale, ma anche le formule bici-bus e bici-barca dove possibile ([www.bicialia.org](http://www.bicialia.org)).

Con Bicialia, quindi, l'intenzione è di andare oltre il livello puramente locale delle ciclovie, generalmente percorsi e itinerari che si rifanno ad amministrazioni regionali o provinciali, ma che in un contesto seppur frammentario mostrano una situazione evolutiva positiva.

### *II.5.1. La Federazione Italiana Amici della Bicicletta*

Un ruolo fondamentale per la promozione dell'uso della bicicletta è svolto da molte associazioni e gruppi autonomi che hanno il fine comune di richiamare l'attenzione sulla reale possibilità di trovare una soluzione ecologica al traffico moderno generatore di inquinamento. In Italia svolge un ruolo di primo piano la Fiab, Federazione italiana amici della bicicletta; il sito web è molto puntuale e organizzato e si legge: "La FIAB è un'organizzazione ambientalista. Lo Statuto riporta come finalità principale la diffusione della bicicletta quale mezzo di trasporto ecologico, in un quadro di riqualificazione dell'ambiente (urbano ed extraurbano). Si è data un'organizzazione federativa, riunendo oltre 130 associazioni autonome locali, sparse in tutta Italia, che hanno lo scopo di promuovere l'uso della bicicletta sia come mezzo di trasporto quotidiano per migliorare il traffico e l'ambiente urbano, sia per la pratica dell'escursionismo in bicicletta, vale a dire di una forma di turismo particolarmente rispettosa dell'ambiente. Le associazioni aderenti alla FIAB e la FIAB stessa svolgono il proprio compito facendo lobbying nei confronti dei pubblici poteri per ottenere interventi e provvedimenti a favore della circolazione sicura e confortevole della bicicletta e, più in generale, per migliorare la vivibilità urbana (piste ciclabili, moderazione del traffico, politiche di incentivazione, uso combinato bici+mezzi collettivi di trasporto, e altro). Tra le iniziative, anche numerose attività ciclo-escursionistiche (gite di una giornata, week-end in bici, viaggi cicloturistici, raduni), veicolo di nuove adesioni. Si fa apprezzare l'uso della bicicletta nel tempo libero, si socializza e si conoscono da vicino aspetti ambientali e culturali del territorio da valorizzare e tutelare. E per il ciclo-escursionismo e il cicloturismo, la FIAB si adopera anche con la pubblicazione di guide e percorsi, l'apposizione di segnaletica specializzata, la promozione delle strutture turistiche amiche dei ciclisti (Albergabici) e la proposta per la realizzazione di ciclo-itinerari in particolare di una Rete Ciclabile Nazionale denominata Bicitalia. Dal 15 novembre 2011 la FIAB è diventata ufficialmente Centro nazionale di coordinamento per lo sviluppo della rete ciclabile europea "Eurovelo" in Italia (fiab-onlus.it).

La rete ciclabile nazionale Bicitalia proposta dalla FIAB prevedrebbe, quindi, circa 17,000 km di rete ciclabile che comincerebbero ad avvicinarsi ai livelli delle reti nazionali europee già presenti, come ad esempio l'Olanda o l'Inghilterra. Per abbracciare tutta l'Italia, l'idea sarebbe di creare una serie di itinerari nord-sud ed est-

ovest e i percorsi sarebbero progettati per vedere e attraversare le migliori risorse escursionistiche disponibili nel territorio ma anche i centri storici. Gli itinerari, inoltre, terranno conto delle caratteristiche territoriali e delle risorse disponibili (alzaie dei canali, argini dei fiumi, ferrovie dismesse, parchi ecc.) per minimizzare i costi e, in particolare, gli impatti ambientali. È importante però che ogni Regione condivida questa proposta attivamente perché solo così si potrà arrivare al concreto sviluppo del progetto ([www.bicitalia.org](http://www.bicitalia.org)).

### *II.5.2. La ricettività: bike hotels e Albergabici*

Lo sviluppo del cicloturismo in Italia non dipende solo dalla presenza e dalla qualità delle ciclovie ma è importante che il turista abbia anche la possibilità di alloggiare in strutture adeguate alle sue esigenze.

Come visto, il cicloturismo è un mercato redditizio che però l'Italia non sembra ancora pronta a sviluppare. Per attirare la domanda è necessario creare un'offerta completa e se da un lato si è in presenza di problemi strutturali, dall'altro esistono delle difficoltà nella gestione. Per esempio, un hotel in alta stagione, è difficile che sia disposto a vendere una camera per una sola notte ma generalmente è quello che richiedono i cicloturisti che si spostano ogni giorno. Negli ultimi anni però qualcosa sta cambiando e, infatti, sono stati creati dei bike hotels, pensati per andare in contro alle esigenze dei ciclisti ([www.touringmagazine.it](http://www.touringmagazine.it)). Per fare in modo, inoltre, che domanda e offerta s'incontrassero sono nati alcuni siti specializzati che permettono alle varie strutture "bike friendly" di farsi conoscere e di offrire la propria ospitalità ai cicloturisti; alcuni siti forniscono solamente informazioni generali e i contatti dei bike hotels, mentre altri, danno la possibilità di prenotare direttamente il pernottamento.

Anche la FIAB ha provato a dare una risposta a questa incomunicabilità tra domanda e offerta creando il servizio Albergabici. Anch'esso presente on line, ha l'obiettivo di segnalare le strutture idonee ai ciclisti e di mettere in rete utili informazioni per chi viaggia in bicicletta o semplicemente intende effettuare escursioni nei dintorni del suo luogo di vacanza. Questo servizio, come altri siti specializzati, è anche un modo per le strutture ricettive, come alberghi, agriturismi, B&B, campeggi, eccetera, di farsi conoscere nella realtà del cicloturismo offrendo servizi idonei; dopo la registrazione, i dati sono inseriti nel sito dalle singole strutture e devono essere aggiornati almeno ogni

anno per garantire sempre informazioni precise e trasparenti. Il servizio Albergabici è, inoltre, integrato con il portale di Bicaldia, che consente di localizzare la posizione delle strutture in base alle principali ciclovie.

Per un cicloturista che viaggia in Italia, è bene anche saper riconoscere il logo di Albergabici perché navigando nei siti o guardando le mappe con gli itinerari, potrebbe capitare di trovarlo; la stessa targa si può vedere negli alberghi o all'esterno delle strutture che sono riconosciute dalla FIAB. Albergabici, però, non ha l'obiettivo di certificare le strutture idonee o no ai ciclisti, ma ha lo scopo principale di dar loro visibilità se si considerano adatte ad accogliere i cicloturisti ([www.albergabici.it](http://www.albergabici.it)).



Fig.2.4 Logo del servizio Albergabici ([www.albergabici.it](http://www.albergabici.it)).

Dal 2012, in più, si possono anche trovare le strutture ricettive attestate dalla FIAB come “Amiche della Bicicletta”, cioè aventi dei requisiti maggiori.

Una struttura riconosciuta da Albergabici come “Amica della Bicicletta” deve avere determinate caratteristiche obbligatorie che fanno subito capire la differenza con una struttura “normale”. Deve esserci, infatti, la possibilità di pernottamento anche per solo una notte, la disposizione gratuita di un luogo sicuro per sistemare le biciclette, la fornitura di mappe cicloturistiche dell'area, la possibilità per gli ospiti di asciugare vestiti e attrezzatura, la messa a disposizione di attrezzi per la riparazione o manutenzione delle biciclette, riferimenti di negozi o officine nelle vicinanze e possibilità di trovare colazioni e pasti quando si arriva. Oltre a queste caratteristiche di base le strutture possono anche offrire altri servizi o avere requisiti in più come lo sconto per i soci FIAB o per gruppo di almeno dieci persone, la facilità di arrivo alla struttura, la conoscenza da parte dell'albergatore dei percorsi cicloturistici della zona o la presenza di una guida, la disponibilità a soccorrere ciclisti in difficoltà, un servizio di lavanderia e la possibilità di noleggiare biciclette.

La FIAB ha, poi, creato un vero e proprio catalogo cartaceo ma consultabile anche on line, aggiornato ogni anno e diviso per Regioni, dove inserisce le strutture alberghiere riconosciute come “Amiche della Bicicletta” con la possibilità per il turista di trovare immagini, informazioni e contatti ([www.albergabici.it](http://www.albergabici.it)).



Fig.2.5 Catalogo FIAB delle strutture ricettive Amiche della Bicicletta ([www.albergabici.it](http://www.albergabici.it)).

Per trovare una struttura attraverso il sito di Albergabici, quindi, è molto semplice. Navigando nel sito i cicloturisti trovano un database organizzato geograficamente: cliccando sul nome della regione che interessa, si arriva all’elenco delle province, cliccando ancora sulla provincia si giunge all’elenco delle strutture in quella zona che si possono filtrare per categoria, comune o nome. Scegliendo una struttura si apre, poi, una pagina che contiene tutte le informazioni per il turista e le caratteristiche specifiche riguardanti il cicloturismo contrassegnate da dei simboli. Unico limite del portale di Albergabici è che non si può prenotare il pernottamento direttamente ma è necessario contattare la struttura attraverso i contatti forniti.

### **III. IL CASO DELLA PROVINCIA DI TREVISO**

#### **III.1. Un mezzo, una tradizione: la Pinarello**

Per parlare di cicloturismo a Treviso e più in generale di bicicletta, non si può non iniziare accennando al famoso marchio Pinarello e al suo storico fondatore; quest'ultimo è parte integrante degli avvenimenti che precedono la fama di questo marchio e le vicende passate ripercorrono anche le tappe che hanno accompagnato l'ascesa della bicicletta in Italia negli anni d'oro.

Giovanni Pinarello è nato a Villorba nel 1922 nei duri anni del dopoguerra italiano. Fin da giovane, assieme al fratello Carlo, impara a riparare le biciclette e a diciotto anni apre una piccola officina. Subito, l'amore per le due ruote lo porta a intraprendere la carriera di ciclista, proprio negli anni del grande ciclismo, quando svettavano gli eroi come Coppi, Bartali e Bobet. Quello era il ciclismo difficile e duro dove, però, il giovane Giovanni comincia a farsi notare; egli, infatti, vincerà oltre sessanta corse, trionfando, a soli vent'anni ne "La Popolarissima", antica gara su strada per dilettanti che si disputa nel mese di marzo in provincia di Treviso fin dal lontano 1919. Questa vittoria gli apre le porte del professionismo e Pinarello, nel 1947, entra a far parte del mondo del ciclismo.

Nel 1951 si correva il 34° Giro d'Italia e in mezzo ai grandi ciclisti come Magni e Louis Bobet, Giovanni arriva ultimo; in quegli anni però arrivare ultimo non era un disonore, ma anzi, significava indossare la Maglia Nera. Molti ciclisti pur di vincerla attuavano delle strategie per perdere tempo, come forare le proprie ruote o nascondersi nei bar, perché arrivare ultimi era, anche, un'occasione di celebrità; significava, infatti, affiancare i vincitori nel giro d'onore al velodromo Vigorelli di Milano e Giovanni Pinarello nel 1951 trionfa tra i migliori. Quella maglia, infatti, sarà un segno distintivo che lo ricorderà sempre come "quello della Maglia Nera" e Bartali gli fece una dedica, ancora oggi visibile nel negozio di Treviso, che diceva: "Maglia Nera nel Ciclismo... ma Maglia Rosa nella vita".

L'occasione d'oro arriva nel 1952: Giovanni Pinarello non partecipa al Giro d'Italia per lasciare il suo posto a un nuovo ciclista. Ovviamente la delusione è grande ma per la rinuncia forzata la sua squadra gli offre 100.000 lire. È una somma importante per quei tempi e Giovanni decide di usarli per aprire un piccolo negozio di biciclette in piazza

del Grano a Treviso; la prima officina era nata a Catena alla fine degli anni Quaranta, all'interno della quale erano costruite e vendute bici da passeggio con forma sportiva.

Con lo spazio preso in affitto in città, quindi, Pinarello trova il posto ideale per produrre e vendere i propri prodotti artigianali e subito il negozio diventa un punto di ritrovo per gli appassionati di ciclismo; inoltre, la fama di Giovanni come ciclista, fa sì che sia maggiormente apprezzato anche come costruttore.

La Cicli Pinarello, nel periodo del dopoguerra, comincia così ad acquistare notorietà grazie anche al boom economico. Arrivano anche le prime sponsorizzazioni; all'inizio piccole squadre di provincia alle quali forniva le biciclette fino al grosso successo del 1961, quando una bici Pinarello vince la prima edizione della gara francese del Tour de l'Avenir. Questa vittoria si rivela essere il trampolino di lancio per il marchio trevigiano nel mondo del ciclismo professionistico, facendosi conoscere in tutto il mondo.

Il marchio Pinarello comincia così a trovare il suo spazio tra i grandi colossi dell'epoca, e la fabbrica inizia a crescere. Gli anni Settanta e Ottanta regalano a questo marchio grandi soddisfazioni facendogli assaporare la popolarità internazionale.

Nel 1988 arriva il primo Tour de France e la Cicli Pinarello non è più il piccolo laboratorio ma anzi entra a far parte del ciclismo che conta. Negli anni Novanta Giovanni lascia piano piano il posto al figlio Fausto che aveva cominciato a lavorare nella fabbrica nell'area della verniciatura ma sempre osservando l'abilità imprenditoriale del padre. Il giovane rivela subito il suo carattere deciso e comincia a stringere alleanze con team che poi riveleranno campioni straordinari portando il marchio sempre più alto; è il caso del team Banesto e poi del team Telekom che dominerà il ciclismo degli anni Novanta, fino ad arrivare al team Fassa che porterà molte vittorie. Questo periodo coincide anche con le più grandi innovazioni tecniche introdotte da Fausto nel ciclismo e, infatti, negli anni successivi, la fabbrica trevigiana produce modelli di grande successo che segnano l'ascesa del marchio. La Pinarello è, per esempio, il primo costruttore al mondo a realizzare un telaio per bici da corsa in lega di magnesio e la bicicletta Dogma è tuttora un'icona del ciclismo ([www.pinarello.com](http://www.pinarello.com)).

Il marchio Pinarello è certamente famoso e conosciuto in modo particolare nel mondo del ciclismo sportivo internazionale, ma per la città di Treviso era ed è un'istituzione assieme al suo fondatore Giovanni che è da sempre conosciuto come "Nani".

A oggi la produzione spazia dalle bici sportive da strada, alle mountain bike; dalle bici da cross a quelle da pista, fino alle city bike. Tra le proposte presenti, inoltre, spicca la bicicletta denominata proprio "Treviso", un omaggio alla città natale della famiglia.



“Treviso è il nome della nostra città, dove siamo nati e dove ancora oggi ha sede la nostra azienda. Alla città di Treviso dedichiamo la nostra interpretazione della City Bike: veloce, versatile e maneggevole in perfetto stile Pinarello.” (www.pinarello.com). In un momento storico in cui la bicicletta sta tornando di moda, anche l’attenzione al design probabilmente è un punto forte e questa priorità di sicuro non manca al marchio trevigiano.

Riconoscendo l’importanza dell’uso della bicicletta e per la grande presenza di ciclisti agonistici e dilettanti, il gruppo Pinarello si occupa anche di turismo e dal 2005, assieme alla Pinarello Travel, possiede l’agenzia di viaggi e tour operator Xevents; essa collaborando con la Pinarello Travel, si occupa prevalentemente di organizzare viaggi su misura per gruppi di ciclisti stranieri ma anche viaggi in bicicletta alle Canarie per turisti italiani e i classici nel nord dell’Europa. Entrambe le agenzie, inoltre, curano le prenotazioni alberghiere di alcune delle più importanti Granfondo italiane e organizzano soggiorni in bicicletta tutto l’anno in collaborazione con le strutture ricettive del territorio che aderiscono al Club di Prodotto “Treviso - La Provincia dello Sport”; in questo modo è possibile gestire in modo soddisfacente le richieste che provengono dalla domanda di turisti che scelgono una vacanza attiva (www.xevents.it).

The image shows a screenshot of the website for Pinarello Travel Xevents. At the top left is the logo for PINARELLO TRAVEL XEVENTS. To the right of the logo is a search bar with the text "Seleziona tra le nostre offerte" and a "Vai" button. Further right are flags for "ENGLISH" and a Facebook icon. Below the logo and search bar is a navigation menu with the following items: Home, Chi siamo, Cosa facciamo, Le nostre offerte, Prenotazione (highlighted), Partners, Gallery, Dove andiamo, and Contatti. The main content area features a large banner image of three cyclists riding on a coastal road. A red banner with the text "PARTI CON NOI!" is overlaid on the right side of the image. Below the banner is a section titled "Prenotazioni". Under this section is a box titled "PRENOTA LA TUA VACANZA" containing a form. The form includes instructions: "Compila il seguente modulo in ogni sua parte quindi clicca sul pulsante 'invia modulo' per procedere all'invio" and "Si ricorda che i campi contrassegnati da asterisco (\*) sono obbligatori. La mancata o incorretta compilazione di tali campi non permetterà l'invio della richiesta." Below the instructions is a dropdown menu labeled "SPECIFICARE LA TIPOLOGIA DI RICHIESTA:" with "Individuale-Famiglia" selected. At the bottom of the form is a field for "(\* Evento:" followed by a "Seleziona evento" dropdown. To the right of the booking form is a "CONTATTI&LINK" section. It contains a "CHIAMACI SUBITO!" button with the phone number "+39 0422 422192" and the hours "lun - ven 9:00 - 18:00". Below this is a "CALLBACK" section with the text "Lasciaci il numero, ti chiamiamo noi!" and a text input field with a "»" button. At the bottom of the right sidebar is a "DOVE VUOI ANDARE?" section.

Fig.3.1 Sito internet dell’agenzia viaggi Xevents (www.xevents.it).

## **III.2. La mobilità ciclistica nel quadro della politica locale di mobilità sostenibile**

“La mobilità delle persone e delle cose è un elemento imprescindibile per lo sviluppo socio-economico di un territorio e ogni spostamento è un’occasione di libertà dell’individuo, dell’impresa, del turista o del bambino che si spostano per soddisfare i propri bisogni o i propri desideri. Ma il sistema di mobilità ha conseguenze ambientali rilevanti, sia in ambito urbano sia su vasta scala, oltre che coinvolgere soggetti diversi, in una complicata rete di competenze territoriali. Il sistema insediativo del trevigiano, diffuso e multipolare, non aiuta certo la razionalizzazione degli spostamenti ma alimenta i fenomeni di pendolarismo dalla “città diffusa” ai luoghi di lavoro o di studio. Riconosciuto l’aspetto multidisciplinare della tematica mobilità sostenibile e, allo stesso tempo, la necessità di attuare sempre più politiche volontaristiche che coinvolgano soggetti diversi a fronte dei limiti riconosciuti nei campi infrastrutturale ed economico, la Provincia di Treviso ha inteso avviare un percorso pluriennale per promuovere una mobilità più efficiente e sostenibile” ([ecologia.provincia.treviso.it](http://ecologia.provincia.treviso.it)).

Questo estratto fa parte della sezione dedicata alla mobilità sostenibile presente nel sito della Provincia di Treviso e riassume la spiccata attenzione all’educazione ambientale e alla promozione degli spostamenti sostenibili da parte della Provincia. In questo quadro è di fondamentale importanza l’incentivazione dell’uso della bicicletta e le iniziative a favore del cicloturismo promosse dalla Provincia, temi che si approfondiranno più avanti, che vanno ad aggiungersi a molti altri progetti pensati e realizzati per una mobilità più sostenibile. Questo impegno è, allora, riscontrabile anche attraverso le iniziative intraprese negli anni, che prevedono il necessario coinvolgimento dei numerosi comuni che compongono la Provincia. Anche per il 2013 per esempio, sono state organizzate le Giornate Provinciali per l’Ambiente, giunte ormai alla settima edizione: lo scopo è di promuovere, con il coinvolgimento delle amministrazioni comunali, enti, scuole e associazioni locali, i temi della mobilità sostenibile, della salvaguardia dell’ambiente, delle energie rinnovabili, della tutela dell’aria e dell’acqua, dell’educazione ai comportamenti responsabili e promozione della salute ([ecologia.provincia.treviso.it](http://ecologia.provincia.treviso.it)).

Attiva non solo a livello locale, la Provincia di Treviso ha avuto modo di confrontarsi con il progetto comunitario P.I.M.M.S. (Partner Initiatives for the development of Mobility Management Services) che ha promosso una serie di iniziative volte a

incentivare la mobilità e la pianificazione sostenibile con l'obiettivo di migliorare l'accessibilità sia urbana sia extraurbana<sup>11</sup>. Il progetto ha permesso ai rappresentanti e tecnici della Provincia di Treviso di confrontare il loro operato con alcune realtà europee sulle politiche di gestione della mobilità e sulle strategie di trasporto; al progetto, infatti, avevano aderito tredici città europee (Londra, Graz, Stoccolma, Almada, Francoforte, Serres, Bratislava, Klaipeda, Maribor, Larnaca, Gdansk, Sofia, Timisoara) con l'obiettivo di favorire forme di trasporto sostenibile e di contrastare il traffico urbano, una delle principali fonti d'inquinamento ambientale e acustico ([ww2.euromobility.org](http://ww2.euromobility.org)).

La gestione della mobilità è uno strumento che permette di ottenere benefici a livello economico, ambientale e di salute. Infatti, aumentando il numero di persone che usano la bicicletta o che ricorrono a mezzi alternativi, e introducendo eventi formativi e di sensibilizzazione, è possibile ridurre la congestione nelle città, le emissioni di CO<sub>2</sub>, aumentare la forma fisica, il benessere, la produttività e la longevità, ridurre i costi sanitari per malattie cardiovascolari e obesità ed evitare nuove e costose infrastrutture utilizzando al meglio il potenziale esistente ([www.pimms-transfer-eu.org](http://www.pimms-transfer-eu.org)).

Nel rapporto sulla mobilità sostenibile della provincia di Treviso, in seguito al progetto europeo P.I.M.M.S., il presidente Muraro scriveva: “La qualità della vita, l'educazione ambientale con particolare attenzione al risparmio energetico, all'utilizzo di fonti rinnovabili e alla mobilità sostenibile sono oggi tematiche più che mai importanti. Il nostro territorio in particolare, per la sua conformazione morfologica, risente moltissimo del fenomeno dell'inquinamento, ecco perché sono necessari e indispensabili comportamenti corretti, ma soprattutto attenti a non incentivare questo pericoloso fenomeno” (AA. VV., Provincia di Treviso, 2010).

Nel territorio trevigiano, ma in generale in quello italiano, lo sviluppo urbano diffuso e la mancanza, in passato, di promozione di azioni integrate hanno portato a una situazione che richiede di ridurre l'utilizzo dell'auto o di avere valide alternative, di incrementare gli spostamenti tramite i mezzi pubblici, a piedi o in bicicletta, di sviluppare piani di mobilità urbana sostenibili e di ridurre l'impatto del trasporto sull'ambiente e la salute pubblica ([ww2.euromobility.org](http://ww2.euromobility.org)). Non c'è dubbio che, a livello europeo, il tema della mobilità sostenibile muova passi maggiori, mentre, nelle nostre realtà territoriali, in considerazione anche delle conformazioni geografiche e della scarsa

---

<sup>11</sup> La provincia di Treviso ha partecipato al progetto dal 2005 al 2007 e poi dal 2008 al 2011. Il progetto P.I.M.M.S. si è concluso nel 2012.

pianificazione degli insediamenti che si è avuta nel passato, il tema della mobilità sostenibile sembra viaggiare più lentamente. Allo stesso tempo però è bene evidenziare quelle iniziative virtuose in grado di promuovere e sostenere questo tema di estrema importanza (AA. VV., Provincia di Treviso, 2010).

In generale, quindi, con mobilità sostenibile si indica un sistema che ha l'obiettivo di ridurre gli impatti ambientali dei trasporti. Le politiche preposte a questo compito devono pertanto operare al fine di ridurre l'inquinamento atmosferico e le emissioni nocive, l'inquinamento acustico e la congestione dovuta al traffico. Molti degli interventi trovano attuazione in ambito urbano, dove è necessario predisporre dei piani di risanamento e di tutela della qualità dell'aria, come previsto dalla normativa veneta del Piano Regionale di Tutela e Risanamento dell'Atmosfera (approvato con deliberazione del Consiglio Regionale n. 57 dell'11.11.2004). All'interno della Provincia di Treviso, quindi, si possono individuare alcune buone pratiche per la mobilità sostenibile che riguardano diversi settori come gli spostamenti casa-scuola, la sosta di interscambio, la sosta urbana, il bike sharing e la mobilità ciclabile.

Per quanto riguarda le soste urbane, all'interno della città di Treviso, esse possono essere libere, con disco orario o soggette a tariffa. L'utilizzo di tariffe diverse in base alla zona di sosta è una delle soluzioni più diffuse in ambito urbano e permette di far percepire agli utenti i costi legati alla mobilità. Trevisosta è il sistema, avviato nel 2010, per gestire i pagamenti della sosta nell'area urbana e l'obiettivo è di scoraggiare l'utilizzo dell'auto per lo spostamento verso le zone più centrali della città, aumentando così il numero di persone che si spostano in bici o a piedi.

Il parcheggio d'interscambio è un altro degli interventi di mobilità sostenibile utilizzati per decongestionare il centro della città. Gli automobilisti provenienti dalle periferie o dai centri limitrofi possono parcheggiare la macchina in opportuni parcheggi custoditi e serviti da bus-navetta che raggiungono direttamente il centro. A Treviso è stato creato il Miani Park, una struttura moderna e capiente, situata all'esterno delle mura cittadine. La struttura di quattro piani può accogliere al suo interno più di quattrocento automobili e il collegamento con il centro città è garantito tramite un sistema di autobus. È stato progettato per scoraggiare l'utilizzo delle auto per raggiungere le zone centrali e ha dei costi leggermente più vantaggiosi rispetto ai parcheggi all'interno delle mura. Sebbene sia un'iniziativa molto valida, la gestione mostra qualche difetto riscontrabile per esempio nel fatto che per usufruire della navetta, è necessario pagare nuovamente per comprare un biglietto. Solo per i possessori dell'abbonamento al parcheggio, infatti, è

consentito l'uso gratuito del mezzo pubblico ma in questo modo gli utenti occasionali sono penalizzati e meno invogliati a lasciare la propria auto "lontana" dal centro.

I piani di spostamento casa-scuola e casa-lavoro sono altri strumenti per intervenire sul miglioramento delle abitudini di spostamento delle persone e quindi per raggiungere anche benefici ambientali riducendo il numero dei mezzi in circolazione. È importante, infatti, stimolare la coscienza anche dei giovani sulle problematiche dell'eccessivo uso dei mezzi privati, promuovendo allo stesso tempo alternative più sostenibili come la bicicletta e i mezzi pubblici. Il Pedibus, per esempio, è un'iniziativa sostenibile per incoraggiare una mobilità scolastica "slow", incentrata sull'andare a scuola a piedi. L'attivazione anche nella Provincia di Treviso di questa iniziativa già dal 2006 ha attirato in questi anni un forte interesse, sia come misura per limitare l'uso delle auto, sia come iniziativa di responsabilizzazione dei bambini e degli adulti verso il miglioramento della qualità dell'ambiente e la riduzione del traffico. Il servizio, inoltre, non comporta nessuna spesa perché è svolto da volontari o dagli stessi genitori e per i più piccoli diventa un'occasione di socializzazione.

Per lo spostamento casa-lavoro è altresì importante che le iniziative di sensibilizzazione e di incentivazione, per esempio, dell'utilizzo della bicicletta non siano legate a eventi o interventi di breve durata, ma devono presentarsi come una promozione a lungo termine, magari coinvolgendo le stesse aziende private (AA. VV., Provincia di Treviso, 2010).

Le politiche di mobilità sostenibile all'interno della Provincia, inoltre, prevedono delle iniziative che riguardano prevalentemente la pianificazione locale, come l'estensione delle piste ciclabili e il relativo censimento con analisi delle eventuali migliorie da apportare per promuoverne l'utilizzo, come ad esempio la realizzazione di un numero maggiore di parcheggi riservati alle biciclette. Per una promozione più mirata dell'uso della bici, invece, un ruolo molto importante è svolto dal servizio di bike sharing che sarà approfondito più avanti.

### *III.2.1. Viabilità e piste ciclabili*

La crescente quantità di traffico che congestiona le città crea sempre più preoccupazione per la qualità dell'ambiente e spesso il problema maggiore non è tanto l'inquinamento acustico quanto il problema dell'inquinamento atmosferico. Ma questa preoccupazione in aumento non sembra avere ancora consistenti effetti sui comportamenti delle persone, tanto che per esempio, la maggior parte dei trevigiani continua a preferire l'auto privata.

Il sistema della mobilità diventa così uno dei temi principali e di fondamentale importanza sono gli investimenti in strade, nel trasporto pubblico, nelle piste ciclabili e non da ultimo, nella comunicazione per la promozione di una mobilità più sostenibile.

In Provincia di Treviso, nel corso degli anni, alcuni piani sono già stati attuati per migliorare la situazione del traffico e non solo, come ad esempio il PUT (Piano Urbano del Traffico), che attraverso una circonvallazione interna ed esterna delle mura cittadine, prevedeva di ridurre il traffico nel centro storico e nelle zone più esterne e di ridurre l'inquinamento. Tra gli obiettivi c'erano anche il miglioramento dell'offerta dei parcheggi, l'intermodalità tra i mezzi privati e quelli pubblici e la maggiore fruibilità delle zone pedonali e ciclabili.

La Provincia di Treviso, quindi, per promuovere un nuovo modo di spostarsi, ha ritenuto prioritario sostenere e sperimentare azioni che riguardano la decongestione del traffico, il trasporto pubblico e la mobilità ciclabile. Inoltre, il Piano Regionale di Tutela e Risanamento dell'Atmosfera del 2004, dettava le misure a favore della mobilità sostenibile e della prevenzione e riduzione delle emissioni nelle città. Il Piano perseguiva, inoltre, l'obiettivo di ottimizzare la disponibilità e l'utilizzo delle piste ciclabili nell'ambito di ciascuna Provincia e di ciascun Comune soggetto al Piano Urbano del Traffico (PUT).

Per questo motivo, l'Amministrazione Provinciale di Treviso ha attivato dal 2005 un Osservatorio per il censimento delle reti di piste ciclabili realizzate nei propri territori provinciali raccogliendo e aggiornando i dati annualmente e rendendoli disponibili nel sito della Provincia ([siti.provincia.treviso.it](http://siti.provincia.treviso.it)).

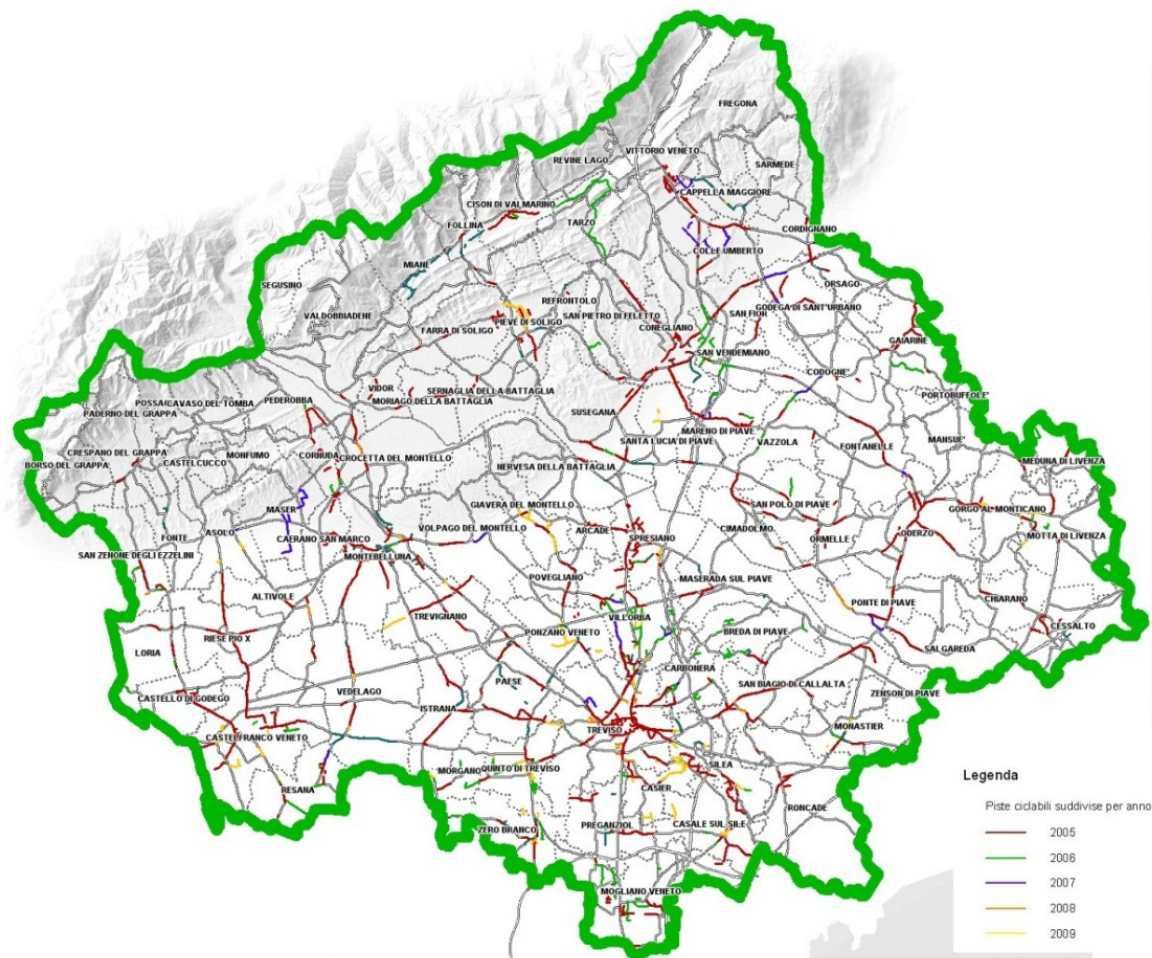


Fig. 3.2 Mappa delle piste ciclabili della Provincia di Treviso ([siti.provincia.treviso.it](http://siti.provincia.treviso.it)).

Per la mobilità ciclabile, inoltre, nel 2011 il Comune di Treviso ha condotto un'indagine<sup>12</sup> con lo scopo di analizzare e quantificare il ruolo del traffico ciclabile nella mobilità urbana della città sia nelle ore di punta sia in quelle più tranquille.

L'indagine è stata effettuata in giorni infra settimanali caratterizzati da condizioni meteorologiche buone e alla domanda su quanto fosse usata la bicicletta per i propri spostamenti, il campione ha generalmente risposto confermando un utilizzo abituale e quotidiano della bici. Soddisfacente il fatto che solo il 3% degli intervistati abbia affermato di utilizzarla raramente. Per la questione atmosferica, il 31% degli intervistati

<sup>12</sup> AA. VV., *Indagine sulla mobilità ciclabile di Treviso. Le bici contano*, Comune di Treviso, 2011a, ([www.comune.treviso.it](http://www.comune.treviso.it)).

sembra essere indifferente alla pioggia, mentre il 29% in caso di pioggia prende la propria auto, il 21% va in autobus e il 17% va a piedi.

Gli intervistati hanno, inoltre, confermato i vantaggi che rendono la bicicletta un mezzo competitivo rispetto agli altri modi di trasporto e cioè che è un modo sano e veloce di muoversi, dà libertà, è maneggevole ed è facile da parcheggiare. Quest'ultimo aspetto fa riflettere sul fatto che la difficoltà di trovare parcheggio per chi si sposta in auto, può costituire un elemento scoraggiante a favore di un mezzo più pratico e sostenibile come la bicicletta; invece, agevolare e migliorare le condizioni di sosta per le bici, potrebbe essere un ulteriore stimolo. Tra gli svantaggi, invece, il 65% degli intervistati cita la pericolosità, mentre al secondo posto sono indicati lo smog e il maltempo.

Altri dati giungono da una relazione dell'Osservatorio delle piste ciclabili<sup>13</sup>, e sebbene risalgano al 2009, forniscono l'idea dell'incremento progressivo delle piste ciclabili all'interno della Provincia. Nel 2004 erano state censite 502 piste, per un totale di 371 chilometri e i Comuni ancora sprovvisti di zone ciclabili erano diciannove; facendo, invece, un confronto con l'anno 2009-2010 i comuni che avevano nuove piste ciclabili, erano ventisei per un totale di più di 600 chilometri ciclabili.

Questi dati dimostrano, quindi, una buona situazione per quanto riguarda il numero di piste ciclabili all'interno della Provincia ma anche la chiara volontà di accrescere sempre di più i chilometri dedicati alle biciclette. Molto importante, da questo punto di vista, la collaborazione tra i Comuni per evitare assurde situazioni, di non rara frequenza, di piste ciclabili interrotte al "confine" con un altro Comune.

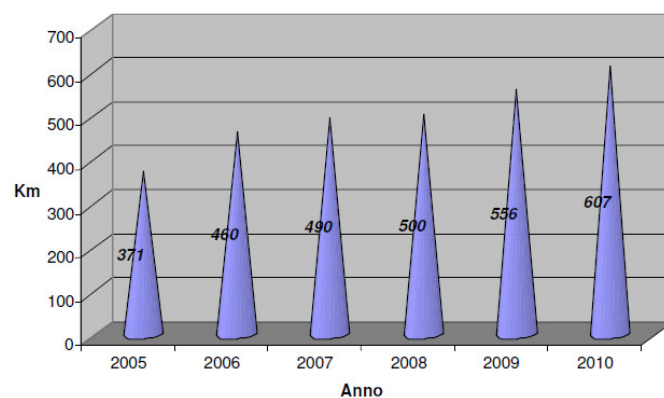


Fig.3.3 Incremento dei chilometri di piste ciclabili nella Provincia di Treviso (Osservatorio Piste Ciclabili, siti.provincia.treviso.it).

<sup>13</sup> AA. VV., *Osservatorio Piste Ciclabili. Aggiornamento anno 2009*, Provincia di Treviso, 2009, (siti.provincia.treviso.it).



Per una maggiore promozione della bicicletta e della mobilità alternativa nel territorio trevigiano, è nata da pochi anni anche l'associazione "Amici della Bicicletta di Treviso": infatti, dopo alcune iniziative locali organizzate dalla Provincia, si era sentita la necessità di promuovere la bicicletta sia come mezzo di trasporto sostenibile, per contribuire al miglioramento del traffico e alla riduzione dell'inquinamento nelle aree urbane, sia come proposta di escursioni e brevi viaggi a contatto con la natura e nel rispetto dell'ambiente. L'associazione "Amici della Bicicletta di Treviso" aderisce, inoltre, alla FIAB (Federazione Italiana Amici della Bicicletta) e, tramite questa, all'ECF (European Cyclist's Federation). Gli scopi dell'associazione sono l'incentivazione dell'uso della bicicletta nel quotidiano e nel tempo libero; la promozione di provvedimenti per la costruzione di piste ciclabili, la moderazione del traffico e la sicurezza stradale e inoltre, l'elaborazione di proposte culturali e incontri con autori e istituzioni pubbliche.

Come si legge dall'articolo 4 dello statuto, l'associazione ha, infatti, le seguenti finalità: "promuovere e sviluppare la cultura e la pratica di un uso abituale della bicicletta quale mezzo di trasporto semplice, economico ed ecologico; proporre la realizzazione di strutture, provvedimenti e politiche che facilitino ed incentivino la diffusione e l'uso della bicicletta; proporre provvedimenti per la moderazione del traffico e per la sicurezza stradale, in particolare nei riguardi di ciclisti e pedoni; avanzare proposte per la risoluzione dei problemi legati alla mobilità e per lo sviluppo del trasporto collettivo; criticare i danni ambientali e sociali causati dall'uso smodato del mezzo privato a motore; promuovere un'azione culturale ed elaborare proposte concrete in tal senso; promuovere iniziative e proporre la realizzazione di strutture idonee per un ambiente, sia naturale che urbano, più pulito, più vivibile e che favorisca le relazioni sociali; promuovere l'uso della bicicletta anche nel tempo libero, con modalità escursionistiche, per valorizzare gli aspetti ambientali, culturali e storici del territorio e, inoltre, come occasione di socializzazione tra le persone, organizzando in proprio, o promuovendo l'organizzazione da parte di altri enti o gruppi di soci, manifestazioni, gite, raduni e viaggi in bicicletta; studiando, pubblicando o realizzando percorsi ed itinerari cicloturistici; promuovendo altre iniziative utili per realizzare tale finalità" ([www.amicidellabicicletta.eu](http://www.amicidellabicicletta.eu)).



Fig. 3.4 Logo dell'associazione "Amici della bicicletta Treviso" ([www.amicidellabicicletta.eu](http://www.amicidellabicicletta.eu)).

### *III.2.2. Il progetto Bicincittà*

La mobilità sostenibile nei centri urbani è un tema ricorrente nelle scelte delle amministrazioni delle città per garantire miglioramenti per quanto riguarda l'inquinamento dell'aria e quello acustico e per decongestionare il traffico. Inoltre la creazione di zone a traffico limitato, zone pedonali o le giornate con targhe alterne sono alcuni modi per dissuadere il cittadino dall'usare la propria auto a favore di alternative più sostenibili, come in questo caso, la bicicletta, ottima per gli spostamenti brevi all'interno dei centri urbani.

E' dimostrato come l'utilizzo della bicicletta rappresenti una soluzione vantaggiosa sia per il minor tempo impiegato sia per l'estrema facilità di parcheggio; andare in bicicletta rappresenta però anche l'opportunità di riscoprire in modo salutare ed ecologico le città, sempre più trafficate e con livelli di inquinamento preoccupanti.

Il servizio di bike sharing, in questo contesto, quindi, diventa uno degli strumenti più innovativi per promuovere la mobilità sostenibile nell'ambiente urbano ma in particolare per incentivare l'uso della bicicletta anche in coloro che non ne possiedono una.

Ecco quindi che i vari progetti di "condivisione di biciclette" nascono dalla volontà di fornire una risposta alle frequenti domande di mobilità sostenibile offrendo biciclette pubbliche e allo stesso tempo una valida alternativa all'utilizzo dell'auto privata. Questi sistemi basati su tecnologia elettronica sono anche uno strumento per raccogliere dati che diventano un supporto per le scelte delle amministrazioni nel campo della mobilità ciclabile e sostenibile.

L'attenzione al concetto di intermodalità, inoltre, non deve essere visto solo come connessione tra mezzi privati e pubblici ma in particolare come supporto del mezzo pubblico ai mezzi alternativi, come la bicicletta. Bike sharing, quindi, vuol dire anche

intermodalità, perché fornendo il servizio anche nei parcheggi di interscambio, stazioni o fermate degli autobus, chiunque può girare in città senza bisogno della propria auto. Rappresenta anche una valida offerta turistica, perché, dando ai turisti la possibilità di prelevare le bici, è possibile provvedere al loro spostamento autonomo con un pratico e divertente mezzo, dimostrando inoltre un'attenzione maggiore per l'ambiente e per la mobilità alternativa, come già avviene in molte città europee.

Treviso e alcuni comuni della Provincia hanno, quindi, aderito al progetto "Bicincittà", di cui fanno parte tante altre città italiane; in generale il progetto è rivolto a tutte quelle amministrazioni che vogliono offrire un servizio di biciclette condivisibili posteggiate in punti strategici della città in modo da favorire gli spostamenti sostenibili.

Il servizio di bike sharing trevigiano, attivato nell'agosto 2010, prende il nome di "TVBike Treviso" ed è promosso dai comuni aderenti e dalla stessa città e Provincia di Treviso, creando una buona rete di collegamenti<sup>14</sup>.



Fig.3.5 Logo di "TVBike Treviso" ([www.comune.treviso.it](http://www.comune.treviso.it)).

La comodità di questo servizio rispetto a un noleggio bici risiede nell'idea che con il bike sharing l'utilizzo e la riconsegna sono in totale autonomia. Infatti, con "TVBike" una volta effettuata l'iscrizione e aver ricevuto la propria tessera elettronica<sup>15</sup>, utilizzando quest'ultima, si possono prelevare le biciclette, utilizzarle gratuitamente per le prime due ore e, infine, riconsegnarle anche in un'altra zona della città fornita di colonnine apposite.

Questo sistema automatico di noleggio biciclette pubbliche, sta cambiando il modo di spostarsi in città e rappresenta un importante strumento per promuovere la bici e la

---

<sup>14</sup> Al servizio TVBike partecipano anche i comuni di Oderzo e Villorba, mentre altri Comuni trevigiani (Conegliano, Montebelluna, Preganziol, Pieve di Soligo e Vittorio Veneto), hanno adottato altri sistemi simili di bike sharing.

<sup>15</sup> L'accesso al bike sharing da parte del turista avviene in modo diverso. Per maggiori dettagli, si veda il paragrafo III.3.2. "I servizi".

mobilità sostenibile; con TVBike, infatti, è possibile spostarsi comodamente in città senza preoccuparsi del parcheggio, del traffico, in modo veloce e non inquinante.

A Treviso sono presenti sedici ciclo-posteggi da cui si può prelevare e riconsegnare la bicicletta, situati in punti strategici della città, per un totale di 148 colonnine ([www.bicincitta.com](http://www.bicincitta.com)).

In una relazione redatta nel 2011 dal Comune di Treviso a un anno dall'inaugurazione del servizio, si legge: "Come si può notare dal mese di novembre al mese di marzo, le condizioni metereologiche hanno comportato una naturale flessione dell'utilizzo che ha ripreso la sua crescita in primavera raggiungendo il livello massimo (4.000 prelievi a mese circa) dato dalla dimensione fisica del sistema in termini di numero di colonnine di prelievo e deposito e dall'entità del parco mezzi. Allo stesso modo si può notare che nei mesi estivi, non essendo ancora attivo un tipo di tesseramento adattabile alle esigenze turistiche, il servizio è meno utilizzato. In termini di utenti iscritti, in un anno Treviso ha raggiunto il valore di 173 utenti iscritti per 10.000 abitanti, avvicinandosi molto al valore massimo ottenuto dalla città più virtuosa: Brescia con 177 utenti iscritti per 10.000 abitanti. A conferma del ruolo non marginale che il bike sharing ha negli spostamenti interni alla città, si evidenzia che a un anno dall'inaugurazione del servizio si possono contare più di 34.000 utilizzi e più di 40.000 km percorsi con le 75 bici pubbliche, che hanno quindi percorso ognuna mediamente 535 km." (Comune di Treviso, 2011).

Si può quindi affermare che il sistema di bike sharing di Treviso abbia dato degli ottimi riscontri fin dal primo anno di sperimentazione entrando nelle abitudini dei trevigiani che lo stanno utilizzando con soddisfazione e sempre più frequentemente.



Fig. 3.6 Servizio di Bike Sharing a Treviso, Piazza Duomo (foto personale)



Fig. 3.7 Servizio di Bike sharing a Treviso, Piazzetta Monte di Pietà (foto personale).

### **III.3. Sviluppo e promozione del cicloturismo**

Per un'analisi del cicloturismo in Provincia di Treviso e delle opportunità di sviluppo che potrebbe avere questa attività, nei paragrafi che seguono, si proverà a dare uno sguardo di carattere generale ad alcuni aspetti. Si analizzeranno i percorsi e gli itinerari presenti, atti a soddisfare ogni tipo di esigenza dei cicloturisti; gli eventuali servizi correlati al turismo in bicicletta, dalla ricettività alle iniziative; e l'esistenza e, quindi, il tipo di offerta di viaggi legati alla mobilità lenta sostenibile, che un cicloatore può considerare per organizzare la propria vacanza.

#### *III.3.1. I percorsi cicloturisticici*

Per una chiara comprensione dei termini utilizzati in questo paragrafo, è importante prima di tutto distinguere alcuni concetti.

Quando si parla di itinerari, non c'è una vera e propria definizione per identificarli ma si possono distinguere come piccoli viaggi, suddivisibili in tappe, caratterizzati da uno o più temi unificanti, che danno il senso all'intero itinerario, il quale si svolge in modo lineare, o talvolta reticolare o a spirale, interessando un territorio più o meno vasto. Il collegamento funzionale delle varie tappe al tema e l'aver a riferimento un territorio determinato sono, quindi, gli elementi strutturali principali. Esistono già molti tipi di itinerari, legati spesso dal denominatore comune della cultura; si va dagli itinerari religiosi, a quelli storico-letterari, a quelli storico-artistici, a quelli naturalistici, arrivando agli itinerari enogastronomici e alle strade del vino, anch'esse riconducibili alla nozione amplissima di cultura per la chiara intenzione di conservare le tradizioni e la civiltà contadina di un luogo (Amorosino, 2000).

Un altro termine molto usato è "percorso", spesso utilizzato come sinonimo di "itinerario" ma che, per una questione distintiva, in questo paragrafo assumerà una valenza diversa: se l'itinerario è caratterizzato da un tema, il percorso si intenderà come una strada segnalata all'interno di una zona, dove, però non esiste un tema caratterizzante.

In questo caso, ma vale anche per gli itinerari, per quanto riguarda il cicloturismo, la presenza delle piste ciclabili, come si vedrà, non è un elemento scontato; al contrario, invece, la ciclovìa, terzo elemento ricorrente, rappresenta il vero e proprio percorso ciclabile dedicato esclusivamente al cicloturista, interdetto ai mezzi motorizzati, con

diversi livelli di protezione dal traffico e con altre caratteristiche (segnaletica, cartografia, ecc.) che denotano un'attenzione per l'utente in bicicletta.

La Marca Trevigiana, quindi, è caratterizzata da molti itinerari, percorsi e da qualche ciclovia, molti dei quali dedicati allo "Slow Bike", termine che mette in risalto il valore più importante del cicloturismo, cioè il procedere lentamente, alla visita di luoghi interessanti e piacevoli dal punto di vista storico e folcloristico, naturalistico ambientale e paesaggistico; gli stessi percorsi da fare a piedi, si rivelano anch'essi ideali per bellissime passeggiate in bicicletta.

Le motivazioni per chi decide di percorrere un itinerario possono essere svariate; chi va alla ricerca dell'enogastronomia locale, può scegliere di dirigere la propria bicicletta lungo le strade dei vini, come la Strada del Prosecco e Vini dei Colli Conegliano Valdobbiadene, la Strada dei Vini del Montello e dei Colli Asolani e la Strada dei Vini del Piave, coniugando così l'attività all'aria aperta con le soste per le degustazioni in cantina o nei tipici agriturismi.

La Strada del Prosecco e Vini dei Colli Conegliano Valdobbiadene si snoda tra le colline dell'alta Marca trevigiana ed è un itinerario che può essere intrapreso partendo da Conegliano o da Valdobbiadene. Così facendo, con la bici, non si rischia di rivedere quanto già visto e la difficoltà complessiva è la medesima. L'itinerario è tutto su strada asfaltata, non sono previsti lunghi tratti di piste ciclabili ma le strade percorse sono scarsamente trafficate. La nuova Strada del Prosecco e Vini dei Colli Conegliano Valdobbiadene, costituita nel 2003, è l'erede di quella che è stata, nel 1966, la prima segnalazione turistico-eno-gastronomica italiana, un itinerario che congiunge i più interessanti e significativi luoghi della cultura del vino ([www.prosecco.it](http://www.prosecco.it)).

La Strada del vino del Montello e dei Colli Asolani è un itinerario a tappe che unisce l'enogastronomia con le bellezze artistiche attraverso i luoghi teatro degli avvenimenti bellici passati ([www.visitreviso.it](http://www.visitreviso.it)). Anche in questo caso non sono previste lunghe tratte esclusivamente ciclabili ma queste zone sono fortunatamente caratterizzate da strade poco trafficate, che permettono al cicloturista di ammirare i paesaggi collinari pedalando in totale sicurezza.

La Strada dei Vini del Piave, infine, percorre la zona di produzione degli omonimi vini che occupa gran parte della zona Est della Marca Trevigiana. Quest'ultima, quindi, terra di arte e di sapori, circonda il cicloturista durante il suo viaggio di numerose testimonianze artistiche e specialità tipiche locali; la Strada del Radicchio Rosso di Treviso e Variegato di Castelfranco è, infatti, un altro itinerario impreziosito da un

contorno di arte e natura con lo scopo principale di collegare Treviso e Castelfranco Veneto, toccando le più significative aree produttive del radicchio ([www.visittreviso.it](http://www.visittreviso.it)).

Questo itinerario, per esempio, non si può dire che sia stato pensato per un cicloturista perché, sebbene si attraversino anche zone di campagna, le strade consigliate sono spesso molto trafficate perché usate per la normale viabilità automobilistica e sono prive di piste ciclabili.

Consultando il sito della Provincia di Treviso, c'è da dire, inoltre, che alcuni di questi itinerari suggeriti, come anche la Strada dell'architettura<sup>16</sup> e gli Itinerari di Marca Storica<sup>17</sup>, non sono inseriti tra specifiche proposte cicloturistiche, quindi si può immaginare la consapevolezza che molte strade non siano affiancate da piste ciclabili; il risultato, però, è che l'offerta cicloturistica possa apparire limitata.



Fig.3.8 Cartelli con indicazioni cicloturistiche ([www.piste-ciclabili.com](http://www.piste-ciclabili.com)).

Una proposta specifica, invece, per i cicloturisti è il percorso “Bici in vacanza”, ideale per ogni esigenza; è diviso in otto tappe, per una media di cinquanta chilometri ciascuna, tutte collegate tra loro, permettendo di scegliere di volta in volta l’angolo di Marca da scoprire ma anche di pianificare un percorso di più giorni. È pensato per il cicloturista che desidera scoprire il territorio trevigiano e le tappe sono “tabellate” sul territorio; lungo il percorso non mancano vecchi borghi, ville venete, abbazie, castelli e torri medievali e le soste e i pernottamenti sono previsti presso i centri più importanti,

<sup>16</sup> Un itinerario d’arte e cultura suddiviso in due circuiti: l’“Itinerario pedemontano” e l’“Itinerario attraverso la pianura”, dove numerose eccellenze architettoniche si integrano al paesaggio come il Tempio canoviano poco distante dalla casa e dalla gipsoteca dell’artista, i monumenti ai caduti della guerra e le ville venete.

<sup>17</sup> Quattro idee di viaggio alla scoperta della storia della Provincia. Molto importanti anche i quattro Itinerari della Grande Guerra che richiamano il cicloturista con resti, monumenti, musei e percorsi storici.



dove storia e arte si sposano ai piatti tipici della tradizione. Il percorso si presenta complessivamente facile, attraversa la pianura trevigiana per strade di campagna, lungo il parco del Sile, sui colli Asolani, il Montello, i colli del Prosecco e lungo le grave del fiume Piave. Le strade sono asfaltate, a tratti sterrate lungo gli argini, non sono caratterizzate dalla presenza di molte piste ciclabili ma sono generalmente poco trafficate ([www.magicoveneto.it](http://www.magicoveneto.it)).

Per coloro, invece, che mettono in primo piano la possibilità di pedalare circondati dalla natura, il “GiraSile” è la proposta perfetta. Il percorso segue il corso del Sile, il più importante dei fiumi di risorgiva italiani che si sviluppa per circa 120 chilometri. Le sorgenti, infatti, sono localizzate tra Casacorba di Vedelago (Treviso) e Torreselle di Piombino Dese (Padova) e, dopo aver attraversato la città di Treviso, il fiume si dirige verso la laguna, precisamente a Portegrandi di Quarto d’Altino (Venezia).

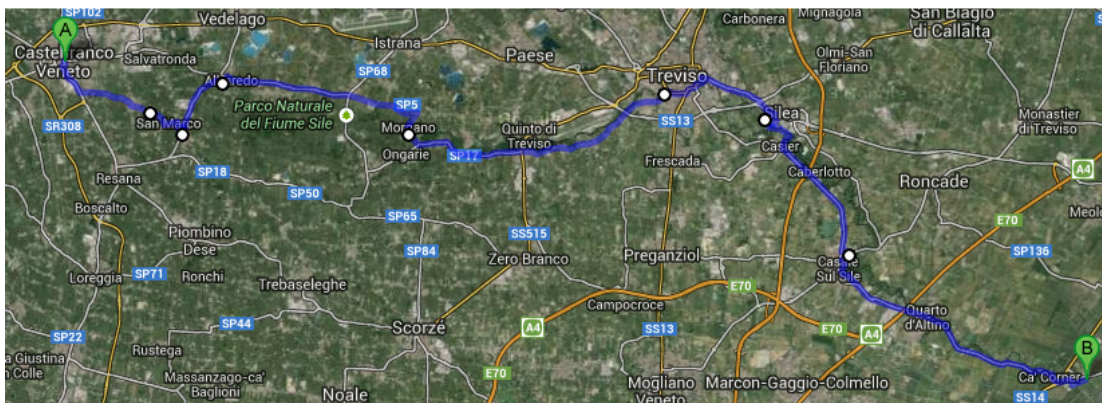


Fig.3.9 Il percorso “GiraSile” (Google Maps).

“La strada verde del Parco Naturale Regionale del Fiume Sile è un corridoio ecologico che attraversa tutto il Parco dalle sorgenti a Portegrandi, destinato alla mobilità lenta (ciclabile, pedonale e in barca). La strada verde non è solo un percorso alternativo alla viabilità stradale convenzionale, ma rappresenta la spina dorsale di un sistema a rete, che collega tutti i principali siti di interesse per il visitatore che vuole conoscere il territorio del Parco, scoprendo via via le sue particolarità” ([www.parcosile.it](http://www.parcosile.it)).

Ad oggi è possibile andare in bicicletta dalle risorgive fino alla foce di Portegrandi, ma non ancora in modo del tutto sicuro su percorsi “esclusivi” come vorrebbe il progetto; il Parco sta, quindi, lavorando per realizzare i tratti mancanti attraverso progetti finanziati con fondi europei e nazionali. Un altro aspetto della greenway GiraSile è quello dell’integrazione con le altre reti ciclabili esistenti con l’obiettivo di costituire un

network di mobilità lenta incentrata sul paesaggio, sull'acqua, sulla natura e sulle tipicità. Lungo l'alto corso sono state recuperate, in particolare, le antiche "restere"<sup>18</sup> del Sile e il tracciato di dieci chilometri, da Treviso al confine con la provincia di Padova, dell'ex ferrovia Treviso-Ostiglia<sup>19</sup>, acquisito dal Parco Naturale Regionale del fiume Sile nell'anno 2002.

Il percorso "GiraSile", come si vede (Fig. 3.8), va oltre la Provincia di Treviso e, essendo lungo più di 100 chilometri, può essere percorso in più tappe. Sebbene qualche zona sia ancora promiscua per quanto riguarda le piste ciclabili, il percorso è caratterizzato da strade asfaltate, ma anche da strade sterrate, stradine di campagna e sentieri. ([www.magicoveneto.it](http://www.magicoveneto.it)).

Per quanto riguarda la zona specifica di Treviso, invece, molto interessante e suggestivo è il segmento che collega il capoluogo a Casale sul Sile, un anello interamente ciclabile e ciclopedonale di circa quaranta chilometri. La ciclovia E4<sup>20</sup> ha, infatti, inizio presso il Ponte della Gobba a poca distanza dal centro storico di Treviso e prosegue lungo la pista ciclabile della "rester", appellativo ancora vivo nel linguaggio quotidiano, oggi rinominata in modo più moderno "via Alzaia". Si incontra il Porto di Fiera, ultimo vero porto della città, attivo fino alla prima metà del secolo scorso; poi, la centrale idroelettrica di Silea, fino ad arrivare a delle passerelle di legno costruite sull'acqua, percorrendo le quali si passa il cosiddetto "cimitero dei burci", imponenti imbarcazioni mercantili ormai affondate che affiorano dall'acqua. Momentaneamente, purtroppo, il sistema di passerelle che permette di raggiungere la località di Casier è chiuso dal mese di novembre perché considerato poco sicuro e per questioni burocratiche sarà riaperto in data da destinarsi. In questo modo, per ora, la pista ciclabile è interrotta, obbligando chi vuole proseguire a una deviazione meno suggestiva dal punto di vista naturalistico e a percorrere un tratto di strada provinciale provvisto, però, di pista ciclopedonale. Arrivati a Casier, il percorso ritorna su piste ciclabili arginali e strade campestri, fino a Lughignano e proseguendo si giunge a Casale. Il ritorno verso Treviso è leggermente

---

<sup>18</sup> Antico nome per indicare le alzaie, gli argini del fiume battuti, utilizzati dal bestiame o dagli uomini per trainare i "burci", pesanti imbarcazioni mercantili.

<sup>19</sup> Progetto di recupero e trasformazione della ex ferrovia Treviso-Ostiglia in pista ciclabile. Sono coinvolte le province di Padova, Vicenza, Verona, Treviso e Mantova, e una volta completata sarà la più lunga ciclovia d'Italia. Attualmente sono percorribili circa 50 chilometri su 116 dell'intero percorso ([www.ecoturismoreport.it](http://www.ecoturismoreport.it)).

<sup>20</sup> La dicitura E4 è stata identificata dalla Regione Veneto nell'ambito della REV (Rete Escursionistica veneta) individuata con apposita delibera regionale e parte integrate del P.T.R.C. (Piano Territoriale Regionale di Coordinamento). Ad oggi esistono sette ciclovie numerate e segnalate con la lettera "E".

diverso ma percorribile sempre su strade campestri fino a Casier dove per ora, come detto, è necessario fare una deviazione fino a Treviso ([www.veneto.to](http://www.veneto.to)).

I punti di accesso alla ciclovia, inoltre, sono numerosi tra Treviso e Casale con possibilità di lasciare la propria auto in appositi parcheggi e proseguire in bicicletta o a piedi.



Fig.3.10 Un esempio di tabella segnaletica presente lungo la ciclovia Treviso-Casale sul Sile ([www.venetostrade.it](http://www.venetostrade.it)).

Il clima e la morfologia del territorio trevigiano lo rendono, quindi, una delle zone ideali per la pratica del ciclismo e una delle zone più amate dagli appassionati di questo sport. Squadre agonistiche, ciclamatori o cicloturisti, per allenamenti, divertimento o vacanza, trovano in questo territorio la risposta alle loro esigenze. Per questo motivo sono stati individuati percorsi con caratteristiche tecniche e difficoltà differenti e che presentano peculiarità paesaggistiche e storiche.

Un altro esempio importante è l'Anello Ciclistico del Montello e le "prese" collegate, percorsi intrecciati fra loro di diversa difficoltà che si adattano a ogni esigenza, dall'allenamento al cicloturismo.

Il Montello è una collina che si eleva poco oltre i 300 metri a sud del corso del fiume Piave; ha una forma a elisse ed è relativamente poco abitato e boscoso. Le "prese" sono

delle strade che tagliano in senso longitudinale il colle da Nord a Sud<sup>21</sup>, mentre una strada dorsale lo attraversa completamente, collegando tutte le altre strade minori in senso est-ovest. Le “prese” si prestano in modo particolare per la pratica del cicloturismo (anche a piedi sono interessanti e consigliabili), perché ai tratti di strada asfaltata si alternano tratti sterrati, entrambi panoramici e decisamente non trafficati ([www.magicoveneto.it](http://www.magicoveneto.it)).



Fig.3.11 Una delle strade sterrate del Montello ([www.dolcevitatreviso.com](http://www.dolcevitatreviso.com)).

Fig.3.12 Un cartello dedicato ai ciclisti ( [www.tutteleprese.it](http://www.tutteleprese.it)).

Ideale per ogni esigenza, questo luogo offre diverse alternative: chi cerca un percorso semplice, può circumnavigare l'intera collina seguendo la strada a sud da Montebelluna a Nervesa, molto stretta e poco trafficata; da non confondere con la provinciale che scorre circa un chilometro più a Sud e che è da evitare assolutamente per l'intenso traffico. A Nord, invece, da Nervesa a Crocetta del Montello la strada è abbastanza tranquilla e senza troppi dislivelli. È possibile inoltre salire per la strada dorsale e, quindi, scendere scegliendo una delle strade trasversali. Per una difficoltà discreta, chi vuole cimentarsi in salita può raggiungere la dorsale per una delle “prese”, alcune delle quali presentano pendenze piuttosto forti ([www.dolcevitatreviso.com](http://www.dolcevitatreviso.com)).

---

<sup>21</sup> Si contano ventuno “prese” e ognuna è dedicata ad un eroe della Prima Guerra Mondiale.



ha, infatti, aderito al progetto “Ciclovía dell’amicizia. Da Monaco di Baviera a Venezia per lo sviluppo del cicloturismo e la valorizzazione dei territori transfrontalieri”, pista ciclabile che passerà per il Brennero, Dobbiaco, Cortina, Belluno, Treviso fino a Venezia. Questo percorso sarebbe una continuazione della ciclovía Monaco-Anchensee e l’obiettivo è di unire tutte le piste ciclabili già esistenti per sviluppare un unico percorso. Per quello che interesserà la Marca trevigiana, potrebbero essere inseriti percorsi già noti come il Parco del Sile, il tratto dell’ex ferrovia Treviso-Ostiglia, il territorio di Asolo e molti altri.

In questo modo l’offerta turistica diventerebbe sempre più ampia (sono previsti tra i 500 e i 1000 potenziali cicloturisti giornalieri al confine veneto), potendo individuare e proporre pacchetti turistici sempre più differenziati in base ai diversi target ([www.marcadoc.com](http://www.marcadoc.com)).

### *III.3.2. I servizi*

I servizi turistici offerti dalla Provincia di Treviso o dal singolo ente privato che saranno presi in esame si riferiscono in particolare al turista “attivo”, in questo caso al cicloturista, ma ciò non toglie che alcuni di essi non possano essere considerati anche dal semplice turista tradizionale che decide di visitare la Marca Trevigiana.

Per quanto riguarda la ricettività, è attivo un progetto pensato proprio per il turista che desidera una vacanza all’insegna dello sport; proprio quest’ultimo è un fattore molto sentito che vanta, inoltre, numerosi sostenitori e molti esempi virtuosi all’interno della Marca Trevigiana.

Ecco, quindi, che il Club di prodotto “Treviso-La provincia dello Sport” nasce come un progetto realizzato dalla Provincia di Treviso in collaborazione con il Consorzio di Promozione Turistica Marca Treviso<sup>24</sup> e con la supervisione scientifica del Ciset

---

<sup>24</sup> Marca Treviso è il Consorzio di Promozione Turistica di Treviso costituito attualmente da oltre duecento operatori turistici (alberghi, Bed & Breakfast, locande, agriturismi, residence, ristoranti, trattorie, osterie e bar, agenzie di viaggi, golf club, vettori fluviali, guide, musei e ville) localizzati in tutto il territorio trevigiano. È un insieme di operatori che ha scelto di aggregarsi e di integrare la propria attività con altri soggetti privati, pubblici e del volontariato per rispondere ad un turista sempre più attento alla cultura e alla natura, che cerca la genuinità dei prodotti e che desidera immergersi nelle vie e nelle piazze di città e paesi.

Il Consorzio, inoltre, si occupa di sostenere l’attività di promo-commercializzazione a favore dei propri associati con l’obiettivo di concretizzare, sul piano economico, l’importante offerta turistica della Provincia di Treviso ([www.marcatreviso.it](http://www.marcatreviso.it)).

(Centro di Studi Internazionali sull'Economia del Turismo) dell'Università Ca' Foscari di Venezia.

L'obiettivo del Club di prodotto è di proporre un'offerta articolata a chi desidera svolgere attività sportiva durante il proprio soggiorno, riunendo una serie di operatori del turismo che hanno deciso di specializzarsi sullo sport e che, quindi, possono offrire servizi specifici e informazione precise a chi desidera scoprire le bellezze della Marca Trevigiana attraverso l'attività sportiva ([www.visitreviso.it](http://www.visitreviso.it)).

“La vacanza attiva nella Marca Trevigiana è più di una pratica sportiva, è un modo di viaggiare e vivere l'esperienza del paesaggio e attraverso l'energia dello sport è stato recuperato il valore del benessere e della vita all'aria aperta” ([clubsport.marcatreviso.it](http://clubsport.marcatreviso.it)). Negli hotel certificati dal marchio del Club di Prodotto, oltre all'offerta di servizi dedicati, è possibile trovare anche personale preparato che condivide la passione per la vacanza attiva e che, quindi, sa riconoscere le particolari esigenze di chi desidera vivere le proprie vacanze all'insegna dello sport.

Per quanto riguarda i servizi veri e propri, ogni struttura ricettiva deve garantire dei servizi di base obbligatori per tutti gli aderenti al Club e altri più specifici. Tutti gli alberghi, inoltre, sono bike hotels e gli albergatori collaborano con guide preparate che possono creare escursioni su misura.

I servizi offerti dalle strutture certificate Club di prodotto “Treviso-la provincia dello Sport”, quindi, si riferiscono e curano diversi aspetti.



Fig.3.14 Loghi che identificano i servizi del Club di prodotto “Treviso – la provincia dello Sport” ([clubsport.marcatreviso.it](http://clubsport.marcatreviso.it)).

Per quanto riguarda l'alimentazione, gli albergatori del Club sanno che chi ama le vacanze attive è allo stesso tempo attento alla propria dieta e curioso di scoprire i piatti tipici dei luoghi che visita. Per questo, curano molto questo aspetto proponendo varie soluzioni e puntando ai prodotti locali a chilometro zero; inoltre è possibile chiedere un'alimentazione su misura con flessibilità negli orari dei pasti e senza spese extra.

Nelle strutture Club di prodotto, è messa a disposizione anche un'area fitness o un centro esterno convenzionato; per chi, invece, non rinuncia al jogging all'aria aperta,

sono proposti brevi percorsi vicini alle strutture. Per i momenti di relax è disponibile anche una zona dedicata alla lettura con riviste e materiali sportivi, indicazioni tecniche e informazioni sui percorsi della zona.

Con specifico riferimento ai cicloturisti, che si spostano assieme al proprio mezzo a due ruote, gli alberghi mettono a disposizione un deposito bici sicuro o addirittura la possibilità di portare la bici in camera. È possibile trovare anche una piccola officina con un kit per semplici riparazioni e un'area dedicata al lavaggio, mentre per eventuali interventi più importanti ogni albergo dispone di un centro convenzionato. Gli operatori offrono anche il servizio di noleggio bici con la possibilità di prenotare un'escursione o avere informazione sui percorsi e itinerari; a disposizione degli ospiti, infine, un efficiente servizio di lavanderia che garantisce ai ciclisti che viaggiano con bagaglio ristretto, biancheria sempre pulita per la successiva partenza ([clubsport.marcatreviso.it](http://clubsport.marcatreviso.it)). Attualmente le strutture certificate che offrono questi servizi specifici sono sedici dislocate in tutta la Provincia di Treviso, ma ciò non toglie che anche molti altri alberghi della zona si possano dimostrare disponibili ad accogliere un cicloturista o siano attrezzati per fornire un servizio di noleggio biciclette.

Il settore ricettivo della Marca, quindi, può dirsi adeguato e preparato, complice la passione per lo sport, ad accogliere il cicloturista che sicuramente avrà delle esigenze diverse rispetto al turista tradizionale.

Un altro servizio offerto ai turisti che arrivano nella Provincia, è la Treviso Card, una speciale carta per scoprire la Marca Trevigiana attiva da marzo 2013 che offre al turista molti vantaggi e rende il soggiorno ancora più piacevole. La Treviso Card è disponibile in tre varianti, da uno, due o tre giorni con un prezzo di 12,00, 17,00 o 22,00 euro e dà la possibilità di avere entrate gratuite, sconti e agevolazioni che spaziano dai siti culturali ai trasporti, dalla ricettività alberghiera a quella extra-alberghiera, dal tempo libero alla ristorazione, agli eventi e mostre.

In particolare, i partner che consentono servizi gratuiti utilizzando la carta sono il Comune di Treviso che mette a disposizione del turista il servizio di bike sharing, il parcheggio Dal Negro<sup>25</sup> e l'intera rete di trasporti urbani ed extraurbani della Mobilità di Marca. È possibile accedere gratuitamente anche a Villa Emo e alla Villa di Maser, al Museo Canova e al Museo Civico di Santa Caterina. In più, sono oltre cento i soggetti che aderiscono al progetto e che garantiscono sconti ai possessori della Card, come

---

<sup>25</sup> Parcheggio di sette piani poco distante dal centro storico di Treviso.



ristoranti, alloggi e negozi; è valida per una persona adulta e può comprendere anche un bambino di età inferiore ai dodici anni ([www.visitreviso.it](http://www.visitreviso.it)). La Treviso Card è acquistabile presso gli uffici informazioni della Provincia e dell'aeroporto "A. Canova", alle biglietterie delle autostazioni o in luoghi specifici come il Museo Civico di Santa Caterina, le Ville e il Museo Canova.

È, inoltre, possibile per il turista prenotare on line la propria Treviso Card nel sito del Consorzio Marca Treviso e il servizio è semplice e veloce: è necessario solamente scegliere la tipologia di Card che si preferisce (uno, due, tre giorni), la quantità, inserire alcuni dati identificativi e la modalità di pagamento. I dati della carta di credito sono richiesti come garanzia mentre il pagamento è eseguito solo al momento del ritiro della carta presso l'ufficio informazioni di Treviso presentando l'e-mail di conferma dell'avvenuta prenotazione.

Per quanto riguarda il turista, essendo una carta magnetica, purtroppo non è possibile stamparla comodamente on line, ma è necessario il ritiro presso un ufficio convenzionato. Questa tecnologia permetterà alla Provincia di analizzare maggiormente i flussi turistici e di rafforzare la rete territoriale. Il sito di prenotazione della Treviso Card (ma anche di strutture ricettive), è disponibile, inoltre, in quattro lingue straniere ma unico vero difetto e limite è che, promuovendo nella home page la Treviso Card, nel momento in cui si clicca, la nuova pagina proposta è nuovamente e stranamente in italiano. L'unico modo per ottenere la pagina in lingua straniera è, infatti, quello di muoversi all'interno del menù proposto nella parte superiore del sito, perdendo in questo modo l'effetto pubblicitario della Treviso Card.



Fig.3.15 Treviso Card ([www.marcatrevigiana.it](http://www.marcatrevigiana.it)).

Un'innovazione al passo con i tempi e all'insegna della tecnologia, invece, è stata la realizzazione nel 2012 di una moderna app turistica per la Provincia di Treviso, la

Treviso Official Guide. Disponendo per ora di un dispositivo Apple, il turista può, infatti, prenotare il ristorante o l'albergo, trovare enoteche sconosciute o locali per il divertimento, scoprire gli itinerari e percorsi, visitare un museo o una mostra, ottenere gli orari dei cinema, le farmacie aperte e conoscere i servizi di pubblica utilità.

L'applicazione è disponibile in italiano e inglese e l'obiettivo è di fornire al turista moderno tutte le informazioni e proposte turistiche del territorio; è scaricabile gratuitamente in modo da raggiungere tutti i potenziali clienti in possesso di un dispositivo Apple, che potranno così conoscere l'offerta della Provincia ancora prima di arrivare. Inoltre è prevista la possibilità di acquistare una camera o i servizi turistici accedendo al Booking On Line del Consorzio Marca Treviso ([www.marcatreviso.it](http://www.marcatreviso.it)).

Questo servizio potrebbe rivelarsi, infatti, molto utile per il cicloturista in arrivo a Treviso, che per ragioni di spazio non dispone di un computer ma sicuramente di uno smartphone, oggetto ormai di largo consumo, che gli permetterà di trovare i servizi di cui necessita per trascorrere una piacevole sosta nel territorio trevigiano.

Per quanto riguarda, invece, servizi più tecnici legati ai percorsi e ciclovie, gli unici tabellati e segnalati sul territorio utili al cicloturista, sono quelli presenti lungo il tratto della ciclovia GiraSile che da Treviso raggiunge Casale; qui, infatti, lungo il Sile sono segnate alcune strutture adibite al "Bike Stop" che offrono servizi di noleggio, aree di sosta, punti di ristoro e assistenza tecnica e meccanica. Per vivere il fiume Sile ancora più da vicino, sono previsti anche attracchi per il noleggio di mezzi di navigazione lenta.



Fig.3.16 Servizi presenti lungo la ciclovia Treviso-Casale sul Sile ([www.visitreviso.it](http://www.visitreviso.it)).

Infine, per quanto riguarda il noleggio di biciclette, per il turista che vuole scoprire il territorio sulle due ruote ma che non arriva con il proprio mezzo, sono previsti alcuni centri specializzati o negozi che oltre alla vendita, forniscono anche la possibilità di noleggiare biciclette per più giorni.

Un esempio è il negozio Touring Bike a Conegliano che vende, noleggia biciclette e offre utili consigli; la gamma di biciclette disponibile è moderna ed efficiente, i mezzi sono attrezzati con borse laterali, borsa manubrio porta cartina, lucchetto di sicurezza, kit antiforatura, kit di primo soccorso, guida di percorsi e itinerari locali. Per garantire un servizio di noleggio sicuro il negozio consiglia di confermare la prenotazione con anticipo, così da assegnare il mezzo più adatto all'escursionista secondo le proprie caratteristiche (età, peso, statura, sesso, abilità e livello tecnico nell'utilizzo della bicicletta). Il servizio di noleggio è disponibile per singoli o gruppi di persone con prezzi che variano a seconda del tipo di bicicletta e del numero di giorni ([www.touring-bike.it](http://www.touring-bike.it)).

L'alternativa al noleggio, rimane in ogni caso, l'utile e pratico servizio di bike sharing che permette al turista di effettuare spostamenti, rimanendo però nel raggio di pochi chilometri.

### *III.3.2. L'offerta di viaggi in bicicletta*

Come ultimo aspetto di questo capitolo, l'intento è di dare uno sguardo generale all'offerta di viaggi in bicicletta proposta da vari soggetti presenti nel territorio della Marca.

Le offerte per i cicloturisti in arrivo sono molteplici, nel senso che on line è molto semplice trovare informazioni sui percorsi e itinerari della Marca e allo stesso tempo prenotare un alloggio per qualche giorno presso le strutture pensate per i turisti attivi.

Considerata l'espansione sempre più vasta dell'attività di cicloturismo, l'aspetto più interessante è vedere come l'offerta si inserisca in questa fetta di domanda; ovviamente sarà considerata solo la zona della Marca Trevigiana ma con risultati soddisfacenti.

Un elemento analizzato sono state le agenzie di viaggio: facendo un rapido sondaggio, su un totale di più di cento agenzie presenti sul territorio, considerate anche quelle che non hanno risposto, si può dire che inaspettatamente una buona parte di queste organizza viaggi in bicicletta. Purtroppo non sono ancora la maggioranza perché

qualche agenzia ha scelto di non trattare questo tipo di esperienza, ma altre offrono tale possibilità con modalità diverse; chi organizza direttamente prendendo contatto con i vari servizi e prenotando per conto del cliente, chi si appoggia a tour operators e vende pacchetti di più giorni, chi ha deciso di specializzarsi e di promuovere nel proprio sito questo tipo di offerte, chi lavora solo per il territorio trevigiano e chi organizza anche viaggi all'estero puntando all'intermodalità.

Sempre legato all'aspetto delle agenzie, è anche il gruppo Pinarello, con la collaborazione tra Pinarello Travel e Xevents; facendo capo alla stessa proprietà, svolgono la funzione di agenzia viaggi e tour operator e organizzano viaggi ed eventi sportivi in Italia e all'estero. È offerta l'opportunità di raggiungere molte destinazioni mettendo in gioco le capacità dei cicloturisti che possono esprimere al meglio la loro passione per la bicicletta. Sono inoltre messi a disposizione accompagnatori e servizi per le famiglie ([www.pinarello.com](http://www.pinarello.com)).

Coloro invece che desiderassero prendere parte a escursioni più semplici e giornaliere, un altro tipo di offerta è quella proposta dall'associazione Amici della bicicletta Treviso. Basterà semplicemente essere un socio Fiab per partecipare alle numerose iniziative proposte e consultabili nel sito.

## **IV. PROGETTI CICLOTURISTICI**

### **IV.1. Esperienze in corso**

In questo primo paragrafo saranno analizzati alcuni progetti cicloturistici “in corso” (cioè ancora in fase di realizzazione o completati parzialmente). L’intento è di partire dalla macro realtà di un progetto europeo, per poi continuare chiudendo il cerchio su un esempio più vicino di livello nazionale.

#### *IV.1.1. Il progetto Eurovelo*

Negli anni Novanta c’era stato un grande entusiasmo per l’Unione Europea, l’URSS era da poco crollata e i Paesi dell’Europa Centrale e, in particolare, Orientale erano determinati a staccarsi dall’influenza russa ed entrare nella modernità. Il trattato di Maastricht aveva riformato le istituzioni europee e posto le basi per la moneta unica. In quegli anni, infatti, l’Europa era sinonimo di futuro e i progetti che traevano ispirazione da questi avvenimenti erano numerosi. È appunto in questo contesto che nasce il progetto di una rete di percorsi ciclistici a lunga percorrenza che avrebbe dovuto toccare l’intero continente, contribuendo a unirlo al di là di ogni divisione geopolitica.

L’idea di creare la rete di piste ciclabili internazionali Eurovelo nasce nel 1995, inizialmente coordinata dall’European Cyclists’ Federation (ECF) con alcune associazioni di ciclisti britanniche e danesi e il piano originale prevedeva solo dodici piste a lunga percorrenza. Dall’agosto 2007, l’ECF ha assunto la piena responsabilità del progetto e il “marchio” Eurovelo è sempre più riconosciuto come segno di qualità ([www.eurovelo.org](http://www.eurovelo.org)).

Questo progetto europeo fa parte della TEN-T (Trans-European Networks – Transport), reti di trasporto trans-europee, che riguarda le infrastrutture stradali, ferroviarie, aeroportuali, navali e ora anche ciclabili.

Eurovelo dal 2011 consiste in quattordici percorsi che attraversano quarantadue Paesi; l’obiettivo è di completare l’intera rete per il 2020 e una volta terminata avrà una lunghezza totale di più 70,000 chilometri. Attualmente ne sono stati completati circa 45,000 e quasi tutti i Paesi europei sono coinvolti nel progetto.

I percorsi Eurovelo sono nati unendo percorsi ciclistici già esistenti, soprattutto nell’Europa centro-occidentale, oppure in altri casi, la voglia di entrare a far parte di

questa rete, ha portato alla creazione di percorsi nazionali che potessero esservi integrati. Importante anche il riutilizzo e l'adattamento di percorsi di ex ferrovie dismesse, di sentieri e alzaie dei fiumi. Purtroppo, però, non tutti i percorsi sono completi, o ben segnalati; in generale, quelli che attraversano nazioni con buone tradizioni cicloturistiche sono facili da seguire, o addirittura si percorrono lungo piste ciclabili separate dal traffico, mentre i percorsi nell'Europa meridionale e orientale hanno il vantaggio di far sperimentare al cicloturista un certo senso di avventura ([www.ecf.com](http://www.ecf.com)).

I percorsi ciclabili già inaugurati sono numerati da 1 a 15 con la sigla "EV"; esiste un criterio per cui le rotte che percorrono il continente da Nord a Sud sono indicate con i numeri dispari, mentre quelle da est a ovest sono riportate con numeri pari. Ci sono, però, due eccezioni perché, nonostante siano numeri pari, EV10 compie una rotta circolare del mar Baltico, mentre EV12 segue la costa del Mare del Nord, invece di seguire rotte Est-Ovest. A causa di questa "regola", nella numerazione manca, curiosamente, la ciclabile EV14 e questo perché dopo EV13 è stato realizzato un altro percorso Nord-Sud, cui è stato quindi dato il numero 15, in conformità al criterio esposto sopra.

Come già detto, i percorsi inseriti nel progetto per ora sono quattordici, ma se alcune loro parti sono già ben realizzate, altre ancora non sono del tutto pronte per quanto riguarda per esempio la segnaletica, mentre qualche zona rimane per ora solo "pianificata" sulla mappa senza piste ciclabili o adatta a ciclisti esperti in cerca di nuove destinazioni.

Per questo motivo, l'ECF sta lavorando per assicurare che tutti i percorsi offrano un omogeneo standard qualitativo per quanto riguarda la sicurezza, la segnaletica e la promozione turistica, fattore, quest'ultimo, fortemente sostenuto dal sito web dell'European Cyclists' Federation.

Se si considera che ogni anno in tutta Europa sono sempre di più le persone che viaggiano in bicicletta con un consistente impatto economico, Eurovelo è, quindi, un'opportunità maggiore per promuovere le infrastrutture ciclistiche transfrontaliere e la mobilità lenta; essendo un progetto "firmato" Europa, potrebbe, quindi, dare maggiore visibilità e impulso al turismo sostenibile e alla riduzione delle emissioni di CO2.

Eurovelo promuove viaggi economicamente e socialmente sostenibili, ha il potenziale di aumentare il turismo "domestico" e di proporre un'alternativa ai viaggi a lunga tratta che contribuiscono alle emissioni inquinanti; dal punto di vista ambientale è un modo

anche per incoraggiare l'uso di mezzi come treno, autobus e traghetti per raggiungere le destinazioni ciclistiche a sfavore dell'auto privata o dell'aereo.

La creazione di una rete ciclistica molto vasta ha, infine, il vantaggio di stimolare anche lo sviluppo economico nelle aree rurali che spesso non sono considerate tra le destinazioni turistiche, e quindi di dare interesse alle ricchezze di un luogo per quanto riguarda le tradizioni locali, la gastronomia e il patrimonio culturale. Questo fattore chiave potrebbe però essere frenato dal fatto che per ora Eurovelo non è un punto di forza dell'economia turistica in certi Paesi perché la rete non è ancora stata sviluppata sufficientemente (AA. VV, 2012).

Eurovelo 1 “La costa dell’Atlantico” è il primo dei percorsi ciclistici che costituiscono la rete europea. Si tratta di un viaggio da Capo Nord, in Norvegia, fino a Sagres in Portogallo. In poco più di 8000 chilometri, attraversa la Norvegia, la Scozia, l’Irlanda, il Galles, l’Inghilterra, la Francia, la Spagna e infine il Portogallo, seguendo principalmente la costa atlantica e ovviamente il percorso va necessariamente completato con l’ausilio di traghetti.

Eurovelo 2 offre la possibilità di attraversare l’Europa da ovest a est, mantenendosi sempre nel nord del continente. Partendo da Galway, in Irlanda, si attraversano in circa 5000 km sette diversi Stati e le loro rispettive capitali: Irlanda, Regno Unito, Paesi Bassi, Germania, Polonia, Bielorussia, Russia, fino a Mosca e da qui il nome, “Il percorso delle capitali”.

I percorsi, in generale, uniscono anche culture diverse, quindi anche culture ciclistiche differenti e procedendo verso est si noterà, infatti, una minore “abitudine” nell’accogliere i ciclisti.

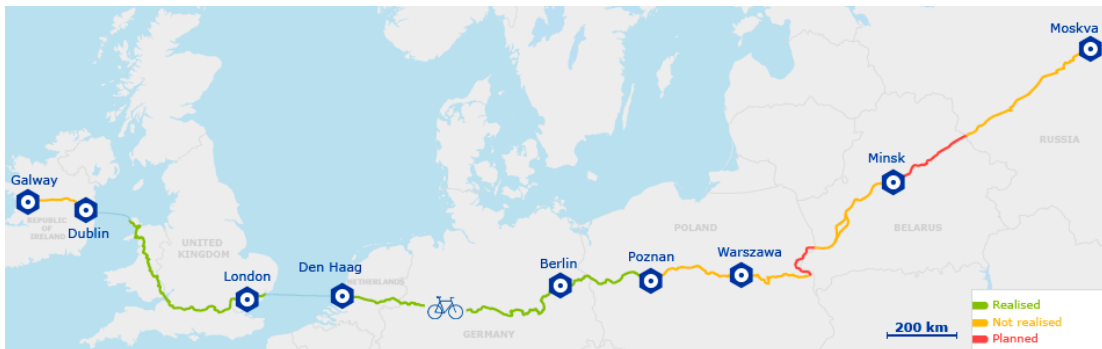


Fig.4.1 Il percorso delle capitali, EV2 (www.eurovelo.com).

Il terzo dei percorsi, “La via dei pellegrini”, si mantiene decisamente nella parte occidentale del continente: partendo dalla Norvegia, si attraversano Svezia, Danimarca, Germania, Belgio, Francia e Spagna, per arrivare a Santiago de Compostela alla fine di un percorso lungo circa 5000 km. Il percorso è quasi tutto pianeggiante, tranne che per il tratto centrale della Norvegia, e per l’attraversamento dei Pirenei tra Francia e Spagna. Il nome deriva dal fatto che soprattutto nella parte finale, il percorso segue le strade che i pellegrini usavano per recarsi nei luoghi di culto.

Eurovelo 4, “Il percorso dell’Europa Centrale”, si mantiene nel cuore del continente attraversando Francia, Belgio, Olanda, Germania, Repubblica Ceca, Polonia e Ucraina, per un totale di circa 4000 chilometri quasi completamente pianeggianti.

Il percorso 5 unisce Londra con il sud dell’Italia per un totale di 3900 chilometri. Il percorso, da cui deriva il nome, ricalca la Via Romea Francigena, usata nei secoli dai pellegrini europei per arrivare a Roma. Si toccano sei stati: il Regno Unito, la Francia, il Belgio, il Lussemburgo, la Svizzera e l’Italia.

Eurovelo 6 è il percorso cicloturistico che collega l’Atlantico con il Mar Nero per un totale di 4448 chilometri, seguendo i tre più grandi fiumi europei, Loira, Reno e Danubio e paesaggi suggestivi. Le zone che attraversano Francia, Svizzera, Germania, Austria, Ungheria e Serbia offrono una buona situazione ciclistica, sebbene i lavori siano ancora in corso per rendere il percorso completamente segnalato, sicuro e dotato di tutti i servizi e infrastrutture turistiche necessarie. La parte più critica, però, è soprattutto il tratto orientale.

Eurovelo 7 “Il percorso del sole”, è uno dei più lunghi tra Nord e Sud con più di 7400 chilometri: da Capo Nord, in Norvegia, fino all’isola di Malta nel Mediterraneo, passando per Finlandia, Svezia, Danimarca, Germania, Repubblica Ceca, Austria e Italia.

L’ottavo è dedicato all’esplorazione del Mediterraneo; partendo dallo stretto di Gibilterra si attraversano Spagna, Francia, Italia, Slovenia, Croazia, Montenegro, Albania e Grecia per arrivare, infine, a Cipro. Il percorso prevede il superamento di passi di montagna, che lo rendono forse uno dei più difficili della rete Eurovelo e purtroppo, rispetto al nord, le infrastrutture ciclistiche in queste zone sono generalmente poco sviluppate.

L’itinerario EV9 collega il Baltico all’Adriatico ed è uno dei più brevi con solo 1900 chilometri; da Danzica in Polonia, giunge a Pula in Croazia, passando per Repubblica



Ceca, Austria, Slovenia e Italia. È anche chiamato “il percorso dell’ambra”, poiché ripercorre la strada che veniva fatta per trasportare l’ambra del Baltico.

Eurovelo 10 è un percorso diverso: esso, infatti, non attraversa l’Europa, ma compie il periplo del mar Baltico. Con quasi 8000 chilometri che passano attraverso nove Paesi, è fra i più lunghi della rete, perché sono seguiti con molta precisione tutte le insenature e i promontori della costa. Anche per questo, è l’unico fra tutti i percorsi a essere completamente pianeggiante e per il clima è consigliabile percorrerlo solo dalla tarda primavera all’inizio dell’autunno.

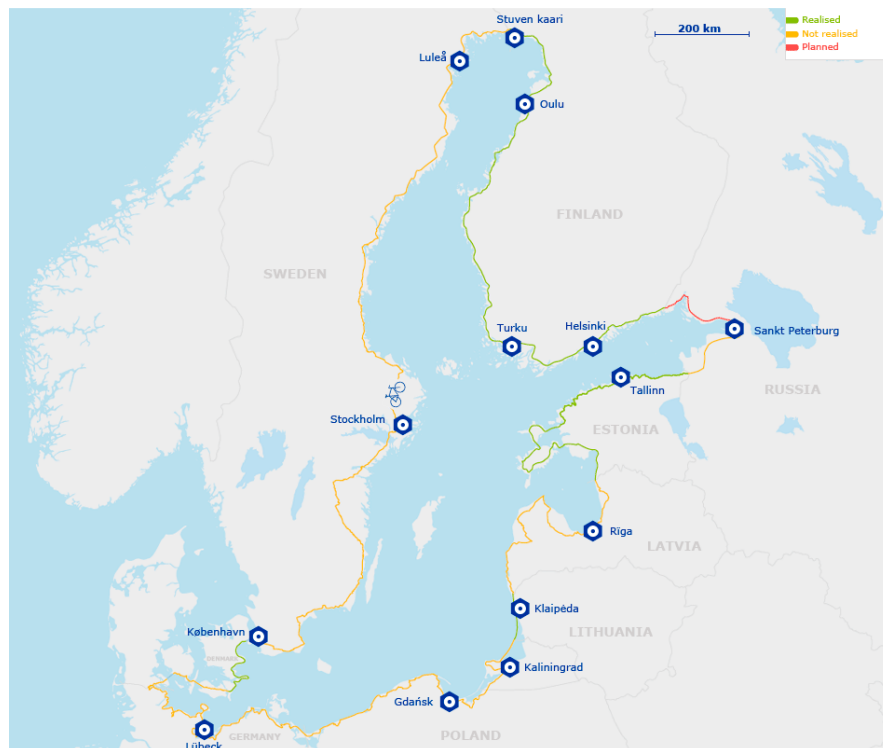


Fig.4.2 Percorso Eurovelo 10 (www.eurovelo.com).

Eurovelo 11 attraversa l’Europa da Nord a Sud; da Capo Nord in Norvegia fino ad Atene, è un percorso adatto a tutti, in quanto le salite sono rare e non troppo impegnative. Se in qualche modo la parte affascinante di questo percorso è il fatto di attraversare zone che restano solitamente fuori dai classici flussi turistici, proprio questa particolarità, specialmente nell’Europa centro-orientale e balcanica porta ad avere infrastrutture per i cicloturisti meno sviluppate e alcuni tratti del percorso non ancora ufficiali. L’EV11 è, quindi, consigliato a chi ama l’avventura ed ha capacità di adattamento anche se nelle zone appena citate, si può contare sulla generosità e

l'ospitalità delle popolazioni locali, incuriosite dai rari cicloturisti che attraversano le loro terre.

Il dodicesimo denominato "Percorso del mare del Nord" è leggermente diverso dagli altri perché, come EV10, non attraversa il continente ma i Paesi che si affacciano sul mare del Nord, seguendo il profilo della costa. Anche EV12 è tutto pianeggiante e lo rende uno dei più adatti ai principianti.

EuroVelo 13, "Percorso della Cortina di Ferro", misura 10,400 chilometri, dalla Norvegia al mar Nero in Bulgaria. Il percorso è movimentato ma non presenta particolari asperità e le strade quando non passano lungo piste ciclabili o greenways, non sono trafficate: bisogna fare attenzione, invece, nei pressi dei grandi centri urbani delle città dell'est Europa.

Infine, Eurovelo 15 è l'ultimo dei percorsi realizzati finora. Esso è probabilmente l'itinerario della rete in condizioni migliori ed anche quello che è stato più facile realizzare, perché per la maggior parte già esistente. Percorre, infatti, per 1320 chilometri tutta la pista ciclabile del Reno, uno dei più importanti fiumi d'Europa ([www.bikeitalia.it](http://www.bikeitalia.it)).



Fig. 4.3 Mappa con i tracciati dei percorsi di Eurovelo ([www.ecf.com](http://www.ecf.com)).

#### *IV.1.2. Il progetto Bicitalia*

La domanda di turismo e tempo libero in bicicletta, sinonimo di ecologia, svago e attività fisica si va ormai diffondendo anche in Italia. La realizzazione di ciclovie a fini prevalentemente ricreativi e turistici sta diventando, di conseguenza, un'esigenza sempre più sentita dalle amministrazioni, le quali sono consapevoli della necessità di valorizzare i propri territori, tutelando allo stesso tempo chi va in bicicletta, dalle famiglie agli esperti.

In questo contesto la Fiab (Federazione Italiana Amici della Bicicletta), da anni, promuove la mobilità ciclabile in quanto elemento chiave per la mobilità sostenibile e partecipa anche al progetto Eurovelo<sup>26</sup>.

Inizialmente, nel 1991, la Fiab aveva presentato la proposta per la Ciclopista del Sole che avrebbe dovuto attraversare l'Italia da Nord a Sud, collegando tutte le infrastrutture già presenti. Qualche anno dopo nasceva Eurovelo con alcune ciclovie che avrebbero attraversato anche la penisola; attorno a queste e al precedente progetto della Ciclopista del Sole, la Fiab concepisce l'idea di una potenziale rete nazionale.

Nel 2000 è, così, presentato il progetto Bicitalia, una rete ciclabile interregionale, sul modello di diverse reti ormai realizzate con successo in altri Paesi europei, ma anche di collegamento con questi ultimi attraverso Eurovelo. Mancando tuttora una rete ciclabile nazionale nel territorio italiano, Bicitalia diventa, quindi, una proposta per la realizzazione di ciclovie turistiche di carattere nazionale, ma non solo.

Bicitalia è intesa come una rete che considera solo i collegamenti di dimensione sovregionale quindi non sono presi in considerazione (salvo che non abbiano un'importanza fondamentale) i percorsi regionali o provinciali gestiti dalle amministrazioni locali.

In generale, visto il consolidarsi del progetto Eurovelo e le funzionali reti ciclabili già presenti in molti Paesi, Fiab ritiene "assolutamente necessario che anche in Italia, per non restare ultimi in Europa, si prenda seriamente in considerazione l'idea di una rete ciclabile di respiro nazionale" ([www.bicitalia.org](http://www.bicitalia.org)).

---

<sup>26</sup> Dal 2011, la Fiab è diventata Centro nazionale di coordinamento del progetto Eurovelo per lo sviluppo della rete ciclabile in Italia.

Paese	Sup. kmq	Abitanti (MI)	Rete stradale km	Rete ciclabile nazion. km	% ciclab /strade
Austria	84 000	8	110 000	4 000	4%
Belgio (Vallonia)	17 000	4	50 000	(Ravel <sup>27</sup> ) 1 000	2%
Danimarca	43 000	6	71 000	4 200	6%
Germania	357 000	80	650 000	40 000	6%
Inghilterra	244 000	58	350 000	17 000	5%
Olanda	34 000	15	115 000	6 000	5%
Svizzera	41 000	7	71 000	3 300	5%
Italia	324 000	57	310 000	(17 000)*	6%

\*Proposta della Fiab con Bicitalia.

Fig.4.4 Esempi di reti ciclabili nazionali (www.bicitalia.org).

Le motivazioni per creare una rete ciclabile nazionale possono essere analizzate da molti punti di vista; per quanto riguarda la mobilità, una rete interregionale rappresenterebbe un maggior incentivo per la diffusione nazionale dell'uso della bicicletta come mezzo di trasporto pulito e sostenibile. Il potenziamento delle infrastrutture legate alla mobilità automobilistica è all'ordine del giorno: quindi l'idea di creare dei percorsi nazionali esclusivamente ciclabili potrebbe rappresentare una ventata di novità per la mobilità lenta.

Per quanto riguarda l'intermodalità, inoltre, la rete nazionale contribuirebbe alla valorizzazione di formule come treno-bici o escursioni bici-barca (traghetto).

Un'altra motivazione per la creazione di una rete nazionale è lo sviluppo di economie su piccola scala nei territori attraversati dalle ciclovie; una rete nazionale rappresenterebbe una forte attrattiva turistica che porterebbe nuova utenza nei territori che vorranno e sapranno sfruttare questa opportunità offrendo specifiche risorse e servizi.

<sup>27</sup> Rete ciclabile per eccellenza situata su antiche alzaie e linee ferroviarie (www.gitesdewallonie.be).

Dal punto di vista turistico, infatti, Bicaltalia andrebbe a soddisfare la domanda di cicloturismo, sempre più presente nel territorio italiano, garantendo al turista maggiore sicurezza e un'ampia offerta di percorsi. Incentivare il turismo in bicicletta porterebbe anche a una conseguente azione di conservazione del territorio perché questa rete ciclabile poggia in gran parte anche sul recupero di viabilità minore esistente o potenziale con il vantaggio di minimizzare i costi e gli impatti ambientali.

Complessivamente sono previsti circa 17,000 km di rete ciclabile; lo schema vede una serie di percorsi Nord-Sud che si intersecano con altri Est-Ovest, con l'obiettivo di offrire la migliore qualità escursionistica del territorio, aree protette ma anche i principali centri storici, includendo tutto il territorio nazionale. Questo comporterà una necessaria collaborazione da parte dei governi locali che solo dimostrando di condividere attivamente questo progetto contribuiranno al concreto sviluppo dell'opera.

Il progetto Bicaltalia, quindi, propone diciassette percorsi, di cui tre sono già parte di ciclovie di Eurovelo, e si dividono in "Grandi Vie" e le "Vie dei due mari". Come Eurovelo, sono identificati da numeri progressivi e con la sigla BI.

Le "Grandi Vie" sono la Ciclopista del Sole (km 3000) che dovrebbe collegare tutto il Paese, isole comprese, e che fa parte di Eurovelo 7, che da Capo Nord arriva a Malta.

Il secondo percorso è la Ciclovìa del Po e delle Lagune (km 1300), già parte dell'itinerario Eurovelo 8 e che potrebbe essere la traccia seguita anche dal progetto VenTo, idea nata al Politecnico di Milano, che vorrebbe realizzare una ciclovìa Venezia-Torino attraversando Piemonte, Lombardia, Emilia e Veneto e seguendo il corso del fiume Po (www.greenme.it).

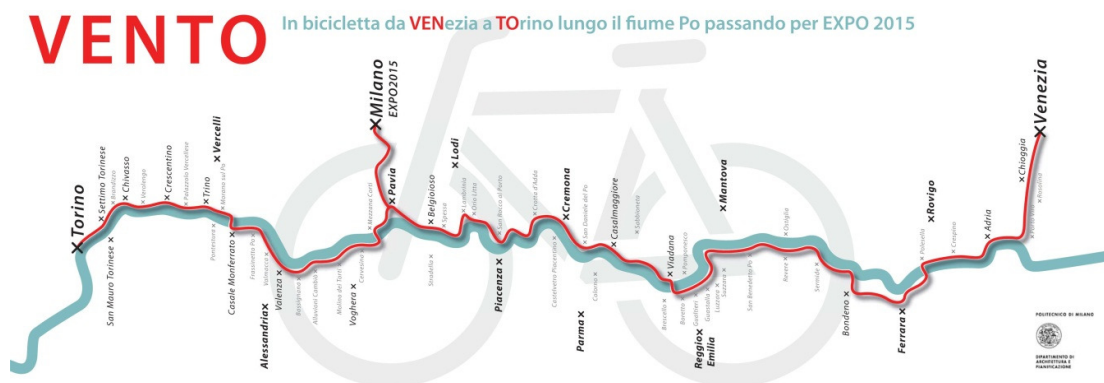


Fig.4.5 Progetto VenTo (www.progetto.vento.polimi.it).

Anche la Facoltà di Scienze Politiche dell'Università di Teramo ha elaborato un progetto, denominato VE.LE che vede la creazione una ciclovia che collegherebbe Venezia con Lecce percorrendo la costa adriatica. La pista coincide in parte col tratto 8 di Eurovelo, ma in questo caso con i tratti 5 e 6 di Bicalia, la Ciclovia Romea (km 800) e la Ciclovia Adriatica (km 1000), che da Ravenna arriva a Leuca. Questo percorso comprende diverse tratte già realizzate e anche altri progetti di enti locali; si tratterebbe, quindi, di coordinare e unire delle piste ciclabili che per ora si presentano a macchia di leopardo ([www.ecoturismoreport.it](http://www.ecoturismoreport.it)).

Altri percorsi di Bicalia sono la Ciclovia dei Pellegrini (km 2300), anch'essa già compresa in Eurovelo 5 e che dovrebbe attraversare l'Italia fino a Roma; le Ciclovie dei fiumi veneti (km 1000) che costituiscono la rete ciclabile per la zona del Triveneto; la Ciclovia degli Appennini (km 900), la Ciclovia Pedemontana Alpina (km 1100) e la Ciclovia Svizzera-mare (km 500), che collegherebbe il lago Maggiore al Mar Ligure. Infine, sempre per quanto riguarda le "Grandi Vie", la Ciclovia Tirrenica e la Ciclovia dell'Adda.

I percorsi che invece attraversano la penisola in orizzontale, chiamate le "Vie dei due mari", che collegano appunto le due coste opposte, sono la Ciclovia Romagna-Versilia (km 400), la Ciclovia Conero-Argentario (km 500), la Ciclovia Salaria (km 400), da Roma a San Benedetto del Tronto, la Ciclovia dei Borboni (km 500) che dovrebbe collegare le capitali del sud, la Ciclovia dei Tratturi (km 400), che intersecherebbe gli antichi tratturi dei pastori, e infine, la Ciclovia dei Tre Mari (km 600), da Otranto a Sapri, che toccherebbe l'Adriatico, lo Ionio e il Tirreno ([www.bicalia.org](http://www.bicalia.org)).

Tornando per un momento sulla questione di VenTo e VE.LE, sorge una domanda: ma la creazione di altri due progetti autonomi rispetto a Bicalia, non rischia di apparire come qualcosa di frammentario e parallelo rispetto alla proposta di Fiab che vorrebbe una rete nazionale? A questo proposito, lo stesso Claudio Pedroni, responsabile nazionale per Bicalia, Eurovelo e le reti cicloturistiche, contattato in merito, conferma e ribadisce quest'idea puntando al fatto che sarebbe meglio, piuttosto, non disperdere le forze e soprattutto, le risorse. Inoltre, con una vena un po' critica, afferma: "Andrebbe detto che i progetti Vento e Vele sottintendono più o meno esplicitamente una certa brandizzazione quasi "proprietaria" dei corridoi ciclabili che a noi sembra un approccio eccessivamente moderno intorno a una ciclovia. Il parere mio e di FIAB è che la Ciclovia del Po è di tutti ed è un corridoio che si appoggia all'asta fluviale del nostro

amato fiume; il Vento c'entra poco francamente, per non parlare del fatto che in realtà il vento è il peggior nemico del ciclista. Stessa cosa per Vele che per noi è la ciclovia Adriatica”.

Per quanto riguarda invece la situazione di percorribilità ciclistica del percorso Vento\Ciclovia del Po, Pedroni afferma: “Secondo noi è già quasi accettabile oggi anche se lontana dagli standard ottimali della ciclabile del Danubio, ad esempio, ma noi sosteniamo che non servono 80 milioni di Euro per pedalare sul Po<sup>28</sup>, serve solo il permesso del proprietario dell'argine maestro, cioè di A.I.PO<sup>29</sup>. Sebbene migliorabile, pedalare sul Po si può già oggi, con qualche difficoltà dalla sorgente fino a Casale/Pavia e quasi senza problemi fino al delta. I professori del Politecnico di Milano, pure bravi, si sono fatti però prendere la mano dall'entusiasmo degli ingegneri che progettano”<sup>30</sup> (C. Pedroni).

---

<sup>28</sup> Tenendo conto dei vari interventi, è calcolato che il progetto Vento sarebbe realizzabile con una spesa di 80 milioni di euro suddivisibili in Stato, Regioni e Province ([www.progetto.vento.polimi.it](http://www.progetto.vento.polimi.it)).

<sup>29</sup> Agenzia Interregionale per il fiume Po.

<sup>30</sup> Dichiarazione rilasciata tramite e-mail in data 23 gennaio 2014.





Fig.4.6 Mappa dei percorsi di BiciItalia (www.fiab-onlus.it/bici).

## **IV.2. Proposta per la Provincia di Treviso**

Nelle pagine precedenti si sono analizzate le varie potenzialità turistiche della Provincia di Treviso, compresi gli eventuali limiti presenti nell'offerta rivolta a un cicloturista o a un turista che desideri visitare questi luoghi sulle due ruote. Ora, l'intento finale è di fornire una proposta utile per favorire l'utilizzo della bicicletta e il cicloturismo attorno a questo territorio.

Considerato che la permanenza media di un turista a Treviso è di circa due giorni, l'idea si basa sul permettere a chi desidera visitare questa zona di scoprire e conoscere i luoghi in modo divertente (si tratta pur sempre di una vacanza), in modo efficace, puntando ai luoghi importanti ma anche ai più nascosti, in modo alternativo e, in particolare, usando la bicicletta. L'idea quindi è di proporre una visita della città giocando e l'ispirazione arriva da "Whaiwhai".

Whaiwhai è una collana italiana di guide per esplorare e conoscere le città giocando. Attualmente sono state mappate Venezia, Roma, Firenze, Verona, Milano e New York e le guide sono tradotte anche in inglese.

Il format è stato sviluppato dalla società Log607, specializzata in tecnologia digitale e nella creazione di contenuti che usano il gioco come strumento di interazione. Attraverso delle storie ambientate nel luogo scelto, enigma dopo enigma, si scoprono i segreti della città in modo non convenzionale; è un'esperienza per chi cerca un viaggio diverso dal solito, anche perché è un modo di visitare una città con informazioni originali e in poche ore.

Il gioco prevede di possedere una guida (il costo è di circa 20,00 euro ma ne basta una, anche se si gioca in più persone) e un cellulare; dopo aver inviato la chiave numerica identificativa del libro, infatti, i vari quesiti e soluzioni sono spediti tramite semplici sms. Le pagine delle guide sono divise letteralmente in tre parti e solo attraverso gli indizi forniti dal gioco durante il percorso, è possibile ricomporre la storia ([www.whaiwhai.com](http://www.whaiwhai.com)).

La particolarità di questo gioco è che il turista ha un ruolo attivo nel visitare la città scoprendone la storia, le curiosità, i luoghi più importanti ma anche quelli più particolari, autentici e meno turistici. Questo modo alternativo e pratico di conoscere un luogo è ottimo per persone che vogliono scoprire posti nuovi o che viaggiano in totale autonomia e cercano esperienze diverse; allo stesso tempo, però, può essere sfruttato

anche dalle strutture turistiche che si occupano di promozione considerato che sono richiesti solamente un cellulare e l'acquisto della guida.



Fig.4.7 Le particolari pagine di una guida Whaiwhai (blog.blomming.com).

L'idea che si vuole proporre è di creare una guida Whaiwhai per la Provincia di Treviso; l'obiettivo è di offrire un modo alternativo al turista di visitare la zona ma allo stesso tempo anche una forma di promozione per far conoscere il capoluogo, le principali cittadine a misura d'uomo che lo circondano, le tradizioni, la cultura, l'arte e l'enogastronomia.

Dal sito di Whaiwhai si legge che anche le città più piccole possono raccontare storie e svelare i loro aspetti più interessanti; inoltre, offrendo al visitatore una serie di percorsi che può esplorare autonomamente, l'esperienza del gioco diventa un modo di valorizzare e promuovere un territorio. Può essere anche la vera innovazione di un comune o una provincia per comunicare i propri punti di forza e migliorare la propria offerta di itinerari storici, culturali e paesaggistici ([www.whaiwhai.com](http://www.whaiwhai.com)).

A questo proposito, appunto, l'idea vede la creazione di una guida Whaiwhai ma che, invece di raccontare storie e aneddoti riferiti solo a una città, all'interno avrà racconti che riguardano anche altre zone oltre a Treviso.

Trovare un accordo con la società Log607 invece di creare una guida ex novo sarebbe un modo per dare fin da subito una buona visibilità alla città considerato che, inoltre, Whaiwhai è una collana già conosciuta. In più, sebbene l'editore abbia sede a Venezia,

Log607 fa parte del gruppo Digital Accademia con sede proprio in Provincia di Treviso e che si occupa di cultura digitale<sup>31</sup> ([www.digitalaccademia.com](http://www.digitalaccademia.com)).

La guida non avrebbe l'intento di sostituire il metodo più classico per visitare una città, ma si suggerirebbe e si venderebbe come un'attività alternativa e diversa dal solito, pensando alle esigenze di un turista curioso di scoprire un luogo da un punto di vista differente.

A differenza delle tradizionali guide Whaiwhai, l'elemento fondamentale è che si proporrebbe di scoprire la città in bicicletta invece che a piedi; inoltre l'utente, avendo a disposizione più ambientazioni, avrebbe l'opportunità di scegliere il luogo da visitare e in cui giocare risolvendo i curiosi aneddoti proposti.

Per quanto riguarda l'uso della bicicletta, un cicloturista arrivato in Provincia che desiderasse visitare la zona giocando, sarebbe agevolato dal possedere già il proprio mezzo, ma in caso contrario basterà noleggiare una bicicletta o utilizzare il servizio di bike sharing. Un punto di debolezza, però, potrebbe essere che, proponendo il gioco in bici, il turista senza un proprio mezzo potrebbe essere meno invogliato o meno interessato a provare l'esperienza, scegliendo di visitare la città in modo tradizionale.

Considerato che il gioco, oltre ad un cellulare, prevede di possedere la guida e probabilmente una mappa, poiché il turista potrebbe non conoscere la zona, sarebbe utile inoltre, al momento del noleggio, chiedere l'aggiunta di un supporto sul manubrio per facilitare la lettura durante il percorso.



Fig.4.8 Manubrio con porta mappa ([www.italia-radreisen.it](http://www.italia-radreisen.it)).

Per incentivare il turismo straniero, per ora molto più propenso al cicloturismo, la guida sarebbe ovviamente tradotta anche in inglese. Sarebbe interessante, infine, se la guida fosse acquistabile on line come già avviene per le guide Whaiwhai, presso le librerie

---

<sup>31</sup> La società Log607 si è recentemente fusa con Digital Accademia dando vita alla Digital Accademia Holdig nel gennaio 2013.

della zona o anche negli uffici informazioni in modo da poter essere anche un mezzo di promozione alternativo del territorio ma anche della bicicletta. Il gioco, infatti, non sarebbe rivolto solo ai turisti ma sarebbe anche un'opportunità per chi vive in Provincia per scoprire le curiosità della propria città in un modo nuovo, divertente e veloce.

Lo stesso gioco, con enigmi da risolvere basati su storie e racconti originali della città, potrebbe essere disponibile anche sotto forma di applicazione per smartphone.

Whaiwhai attualmente dà la possibilità di acquistare il gioco solo ai possessori di dispositivi Apple e solo per l'esperienza di New York al costo di 3,59 euro; sta, però, lavorando per rendere disponibili anche tutte le altre storie della collana.

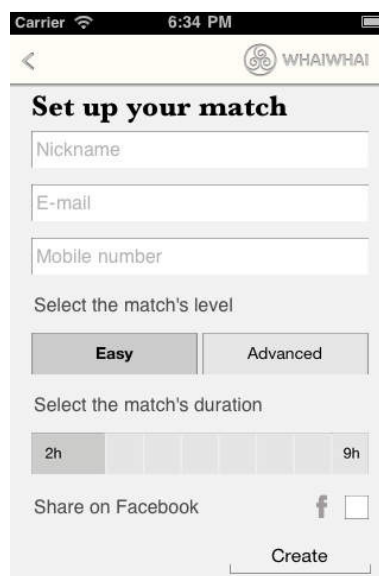


Fig.4.9 Screenshot della pagina iniziale dell'app Whaiwhai New York ([www.itunes.apple.com/it/app/whaiwhai](http://www.itunes.apple.com/it/app/whaiwhai)).

Per quanto riguarda la Provincia di Treviso, oltre al libro, potrebbe essere interessante riuscire a offrire anche questa applicazione cosicché il turista o il cicloturista di passaggio nella zona possa prendere parte all'esperienza all'ultimo momento senza essersi procurato la guida.

La base di partenza potrebbe essere l'utile Treviso Official Guide, app anch'essa disponibile per ora solo per dispositivi Apple con l'obiettivo di aggiornare il turista e informarlo sull'offerta turistica della Marca. L'applicazione, come detto, è scaricabile gratuitamente ma se tra le varie informazioni fosse inserito e "pubblicizzato" il gioco della città, si potrebbe, quindi, fornire all'utente la possibilità di acquistarlo e utilizzarlo comodamente sul dispositivo, sfruttando delle mappe preinserite.

#### *IV.2.1 Il progetto “Treviso e dintorni”*

Questo sotto paragrafo si propone di costruire una guida “Treviso e dintorni”, seguendo le linee della collana Whaiwhai.

La guida proposta contiene tre percorsi di visita da effettuare utilizzando la bicicletta, basati su storie, leggende e tradizioni, che si snodano in diverse zone della Provincia.

Come per il gioco Whaiwhai, si prevede di possedere almeno una guida e un cellulare per la ricezione degli enigmi e per l’invio delle risposte. La scelta della zona in cui giocare si effettua tramite un codice diverso per ogni città, che una volta inviato tramite sms dà inizio al gioco.

I tre percorsi e le zone predefinite:

- “La piccola Venezia”, percorso che si snoda tra le vie del centro storico di Treviso, appunto da sempre denominata “piccola Venezia” per i numerosi corsi d’acqua che scorrono tra le vie e sotto gli altrettanti ponti.

Il Botteniga è il fiume di risorgiva che nasce a Nord di Treviso e che dopo aver ricevuto le acque di altri fiumi della zona, oltrepassa le mura, presso il ponte di Pria, dividendosi in Cagnan Grando (o della Pescheria), Cagnan Medio (o canale dei Buranelli), Cagnan della Roggia (o Siletto); ne fanno parte anche i due canali che scorrono all’esterno della cerchia muraria. Questo sistema fa parte di una notevole opera di ingegneria idraulica ideata nel Cinquecento da Giovanni Giocondo per la difesa delle mura. Tutte le diramazioni sfociano, infine, a sud della città, nel fiume Sile.

- “Sant’Augusta e i borghi antichi”, visita di Vittorio Veneto che è il luogo che diede i natali a Sant’Augusta nel II secolo d.C., quando ancora al posto dell’attuale cittadina esistevano due antichi nuclei urbani separati: Serravalle (a Nord) e Ceneda (a Sud). Il percorso porta a conoscere la storia leggendaria di Augusta e la pietra miracolosa e dei due centri, fusi assieme dopo l’Unità d’Italia. Dietro il duomo di Serravalle s’inerpica una scalinata che porta al punto più alto della città, proprio il santuario di Sant’Augusta; l’antico borgo è caratterizzato da numerose e curiose vicende di personaggi storici rappresentanti della città che accompagnano il visitatore a scoprire questi luoghi.

- “Asolo mistica”, visita della cittadina di Asolo, guidati da simboli esoterici, decorazioni simboliche e ombre di personaggi leggendari: il veneziano Francesco Zorzi, noto religioso alchimista del 1500, il pittore veneziano Marius Pictor nella cui casa si dice risieda lo spirito di un fantasma che si mostra agli abitanti spostando mobili e accendendo il fuoco e la mitica Eleonora Duse, spirito femminile che ancora aleggia nella città. Percorrendo le vie del centro storico, sono numerosi i luoghi legati ad antichi misteri e simbologie dell’arte, il tutto accompagnato da leggende e spiriti che un tempo hanno popolato questi luoghi ([www.marcadoc.com](http://www.marcadoc.com)).

Ora si proverà a fornire un esempio per la proposta all’interno della città di Treviso: la semplice guida si considera adatta per ogni tipo di cicloturista, anche per le famiglie, e al massimo per piccoli gruppi di persone, date le ridotte dimensioni delle vie e del centro storico.

La guida propone al turista di iniziare il gioco in prossimità del ponte di Fra Giocondo, luogo in cui entrano e si diramano i corsi d’acqua. Se il turista non fosse nelle vicinanze, per arrivare basta percorrere la pista ciclabile che costeggia le mura dall’esterno sotto le quali scorre un largo canale.

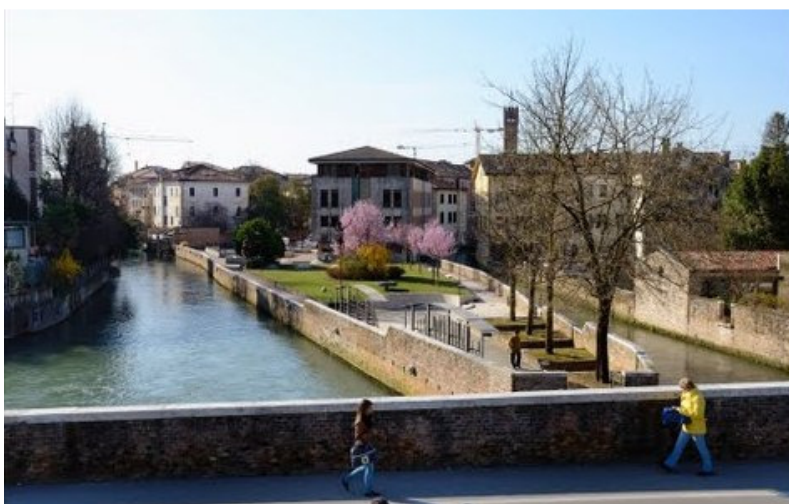


Fig.4.10 Vista da Ponte Fra’ Giocondo ([www.panoramio.com](http://www.panoramio.com)).

Il percorso prosegue verso la Piazza di S. Francesco, con la relativa chiesa e il ponte, dal quale è possibile anche ammirare la ruota di un mulino.

QUESITO: All'esterno della chiesa, che statua è possibile vedere?



Fig.4.11 Chiesa di San Francesco (it.wikipedia.org).



Fig.4.12 Ponte di San Francesco (www.panoramio.com).

Si continua il percorso andando ad ammirare la zona dei Buranelli e si raggiunge l'Isola della Pescheria. Si può vedere anche un'altra ruota di un mulino.

QUESITO: Cosa si vede sopra alle colonnine prima di attraversare il ponte?



Fig.4.13 Isola della Pescheria (www.budur.info).



Passando per la Piazza San Leonardo e attraversando il Quartiere Latino, si raggiunge la Riviera che costeggia una parte del corso del Sile.

QUESITO: Di quale materiale è fatto il ponte che attraversa il Sile?

Si attraversa, poi, il Ponte De Gasperi e si arriva in Piazza della Vittoria.

QUESITO: Quante colonne compongono il monumento?

Il percorso prosegue verso Piazza della Borsa.

QUESITO: La statua di quale personaggio è possibile trovare nella piazza?

Si continua in direzione Piazza dei Signori percorrendo il Calmaggione, per ammirare il Palazzo dei Trecento, senza tralasciare la ricerca della famosa Fontana delle Tette.

QUESITO: Dove si trova la statua originale della Fontana?



Fig.4.14 Piazza dei Signori (www.flickr.com).

Fig.4.15 La Fontana delle Tette (it.wiktionary.org).

Rimanendo nella zona ciclopedonale del Calmaggione, si raggiunge la Piazza del Duomo.

QUESITO: Che animali sono rappresentati nelle statue ai lati della scalinata?



Fig.4.16 Il Duomo di Treviso ([www.viaggiscoop.it](http://www.viaggiscoop.it)).

L'ultima parte costeggia il corso del Cagnan della Roggia, proprio percorrendo la via che prende il medesimo nome (Via Roggia). Si giunge in Piazza Trentin, dove è possibile ammirare il corso del fiume da Ponte S. Cristoforo. Da qui infine è possibile ritornare al punto di partenza, il Ponte Fra Giocondo.



Fig.4.17 Particolare di Via Roggia ([www.michaeltaylor.ca](http://www.michaeltaylor.ca)).



## CONCLUSIONI

Questa tesi ha avuto come filo conduttore il tema del cicloturismo, ma è stata il risultato di una ricerca di informazioni legate allo sviluppo dell'uso della bicicletta, della mobilità sostenibile e quindi del cicloturismo, per ottenere una prospettiva generale che permettesse di andare ad analizzare il caso specifico della Provincia di Treviso.

Conoscere l'importanza sociale che ha avuto la bicicletta, fa capire che parlare di utilizzo di quest'ultima per viaggiare e spostarsi ai giorni nostri, non sia da sottovalutare o banalizzare; da passatempo aristocratico nell'Ottocento, a rappresentante della classe dei lavoratori nel primo Novecento, poi come mezzo solo per il tempo libero, fino a una riscoperta della bicicletta come mezzo ecologico, salutare, economico e vantaggioso.

I Paesi europei con una tradizione ciclabile più radicata hanno dato prova che promuovere la mobilità sostenibile è possibile sia come modo alternativo per spostarsi sia per viaggiare; la rete ciclabile in questo contesto diventa un elemento fondamentale per garantire sicurezza al ciclista e per favorire l'uso della bici, ma da non sottovalutare anche la questione dell'intermodalità fra i vari mezzi che, se ben gestita, può essere anche una leva di sviluppo del turismo.

Per quanto riguarda l'Italia, invece, è necessaria una maggiore organizzazione per garantire i giusti servizi a chi viaggia in bici perché il cicloturismo è un settore che trova il territorio italiano ancora impreparato; la mancanza di una rete ciclabile nazionale è segno che le due ruote non facciano parte fino in fondo della quotidianità degli italiani e l'uso della bicicletta trova addirittura una forte disparità tra Nord e Sud. La F.I.A.B.<sup>32</sup> a questo proposito potrebbe essere l'ancora di salvezza, ma è necessario che le proposte fatte in merito alla maggiore promozione della mobilità sostenibile e del cicloturismo, trovino appoggio nelle istituzioni e consenso tra le persone.

Nella fase di analisi del caso della Provincia di Treviso, prima di affrontare il tema centrale, è stato opportuno fare un passo indietro per capire quale fosse la situazione generale; è emersa una spiccata attenzione per l'ambiente e per la promozione della mobilità sostenibile supportate da buone pratiche che hanno l'obiettivo di ridurre gli impatti ambientali dei trasporti. Concentrando lo sguardo su Treviso, si è visto, che anche i progetti per la viabilità sono finalizzati a migliorare la situazione del traffico, specialmente nel centro storico, sostenendo azioni volte a incrementare il trasporto

---

<sup>32</sup> Federazione Italiana Amici della Bicicletta.

pubblico e la mobilità ciclabile. A questo proposito, grazie ai dati forniti dall'Osservatorio delle piste ciclabili, si è analizzato come quest'ultime, negli anni, siano progressivamente aumentate dando uno stimolo positivo alla mobilità ciclistica all'interno della Provincia. Per quanto riguarda azioni, invece, a favore dello sviluppo dell'intermodalità e dell'uso della bicicletta, l'ormai molto diffuso bike sharing, sta riscontrando un largo consenso: i vantaggi di sostituire l'auto con la bicicletta, si sono notati specialmente negli spostamenti brevi e nell'agilità di movimento nel traffico. Inoltre, la potenziale fattibilità di lasciare l'automobile in punti di interscambio, permette di evitare l'inquinante ricerca di parcheggio e di avere meno emissioni in città. Dopo aver analizzato il quadro generale di mobilità, si è approfondita la questione centrale, cioè la modalità di espansione del cicloturismo nel territorio trevigiano. Durante la prima parte presa in esame, si sono distinti nettamente i concetti di "itinerario", "percorso" e "ciclovia"; nel corso della stesura si è rivelato chiaro che, avendo una scelta molto vasta, non si poteva illustrare l'intera offerta cicloturistica seguendo un unico concetto. Il territorio, infatti, presenta molte scelte, paesaggistiche, storiche, enogastronomiche, naturalistiche, adatte a ogni esigenza e a ogni tipo di cicloturista.

Con la seconda parte si sono presi in esame alcuni servizi turistici offerti e si sono considerati quelli più attinenti a una vacanza attiva. Se alcuni si rivolgevano in misura maggiore a un turista in bicicletta, altri si sono rivelati servizi utilizzabili anche dal turista "tradizionale" e dal cicloamatore "partecipante", cioè chi cerca anche altre attività da svolgere durante la vacanza. Sebbene nel complesso ci siano dei buoni presupposti per rendere la Provincia più aperta ad accogliere il cicloturismo e il turismo in generale, osservando alcuni servizi singolarmente, si sono notati dei dettagli da migliorare per rendere il tutto più semplice e accessibile.

È necessario perciò che questo territorio prenda maggiore coscienza delle proprie potenzialità per attirare turismo, non facendosi cogliere impreparato, ma investendo ulteriormente nella promozione e nella valorizzazione delle proprie risorse e servizi.

La terza e ultima parte dedicata alla Provincia di Treviso, ha fornito un interessante aspetto; osservando l'offerta degli operatori turistici, il numero di soggetti che si occupa di proporre viaggi in bicicletta non è da sottovalutare, considerata anche la possibilità per l'utenza di scegliere tra chi propone escursioni nei dintorni, in Italia o viaggi all'estero. Se esiste un'offerta di questo tipo, vuol dire che si è in presenza anche di una

domanda pronta o curiosa di provare un'esperienza nuova, segno che questa modalità di approcciarsi al viaggio sta prendendo piede anche tra i trevigiani.

Con il quarto e ultimo capitolo, si è voluto dare uno sguardo al futuro, con i progetti in fase di realizzazione che potrebbero essere la base per percorrere e visitare Europa e Italia in bicicletta, accrescendo la consapevolezza dell'importanza della mobilità sostenibile e dell'intermodalità. Il progetto Eurovelo, è chiaro si basi su delle garanzie di realizzazione più solide, che poggiano sul marchio "Europa" e sui lunghi percorsi ciclabili già realizzati. Il progetto nazionale Bicitalia, invece, paradossalmente, trova degli ostacoli maggiori perché per portarlo a termine, si prevedono l'appoggio e l'adesione delle istituzioni e dei governi locali che non sempre hanno tra le loro priorità la realizzazione di infrastrutture ciclistiche. Fatto ancora più ambiguo è che alla proposta nazionale si sovrappongano progetti ciclabili interregionali autonomi, segno della totale mancanza di collaborazione. Non trovando un accordo e non unendo le forze si rischia che i progetti rimangano sulla carta, lasciando solo percorsi ciclabili slegati tra di loro e, dal punto di vista turistico, mostrando un territorio ancora poco incline all'offerta cicloturistica.

Per concludere questa tesi, che ha avuto come caso specifico l'analisi della Provincia di Treviso, non si poteva non avanzare, tra i progetti, una proposta che racchiudesse in sé tutti i concetti che sono stati il filo conduttore: l'idea di mobilità sostenibile, quella di cicloturismo, ma anche la promozione dell'uso della bicicletta cercando proposte innovative. L'idea, perciò, di fornire un'alternativa originale per la scoperta di questi luoghi, non solo ai turisti ma anche agli abitanti stessi, ha l'obiettivo di incrementare la conoscenza del territorio ma, anche di mettere nero su bianco che la Provincia di Treviso può proporsi anche come una regione a misura di bicicletta.

## BIBLIOGRAFIA

- AA. VV., *Critical Mass. Idee a trazione umana*, Millelire Stampa Alternativa, 2008.
- AA. VV., *Indagine sulla mobilità ciclabile di Treviso. Le bici contano*, Comune di Treviso, 2011a, ([www.comune.treviso.it](http://www.comune.treviso.it)).
- AA. VV., *Rapporto sulla mobilità sostenibile in provincia di Treviso. Stato di fatto e prospettive*, Provincia di Treviso, 2010, ([ecologia.provincia.treviso.it](http://ecologia.provincia.treviso.it)).
- AA. VV., *Servizio di Bikesharing a Treviso. Stato dell'arte a 12 mesi dall'inaugurazione*, Comune di Treviso, 2011b, ([www.comune.treviso.it](http://www.comune.treviso.it)).
- AA. VV., *The European Cycle Route Network: EuroVelo. Challenges and Opportunities for Sustainable Tourism*, Bruxelles, European Union, 2012.
- AA.VV., *Osservatorio Piste Ciclabili. Aggiornamento anno 2009*, Provincia di Treviso, 2009, ([siti.provincia.treviso.it](http://siti.provincia.treviso.it)).
- Amorosino S., "Gli itinerari turistico-culturali nell'esperienza amministrativa italiana", in *Aedon*, n. 3, 2000, ([www.aedon.mulino.it](http://www.aedon.mulino.it)).
- Augé M., *Il bello della bicicletta*, Torino, Bollati Boringhieri, 2009.
- Bairo L., *Bici ribelle*, Stampa Alternativa/Nuovi Equilibri, 2009.
- Bertuccio L., *Il bike sharing in Italia*, Congresso del Club delle Città per il Bike Sharing, Milano, 2009.
- Bike Snob, *Manifesto per un nuovo ordine universale della bicicletta*, Roma, Elliot Edizioni, 2010.
- Del Vecchio G., *La criminalità negli sports*, Torino, Bocca, 1927.
- Galli P., Notarianni M., *La sfida dell'ecoturismo*, Novara, De Agostini, 2002.
- Illich I., *Elogio della bicicletta*, Torino, Bollati Boringhieri, 2006.
- Iseppi F., *Italia in bicicletta*, Milano, Touring Editore, 2013.
- Pedroni C. (a cura di), *Bicitalia. Stato di fatto delle realizzazioni e della progettualità per le ciclovie di media e lunga percorrenza a valenza cicloturistica*, Fiab, 2013.
- Penn R., *Ciò che conta è la bicicletta*, Milano, Adriano Salani Editore, 2011.
- Pivato S., "Inno alla gioia. Elogio della fatica", in Pivato S., Veri L., Cangi N. (a cura di), *In bicicletta. Memorie sull'Italia a due ruote*, Bologna, il Mulino, 2009, pp. 7-36.
- Pivato S., *La bicicletta e il sol dell'avvenire. Sport e tempo libero nel socialismo della belle-époque*, Firenze, Ponte alle Grazie, 1992.

Savoja L., “Turismo sostenibile e stakeholder model”, in *Notizie di Politeia*, XXIII, n. 85-86, 2007, pp. 344-356.

Sovilla Z., *Bicicrazia. Pedalare per la libertà*, Nonluoghi Libere Edizioni, 2004.

Tronchet D., *Piccolo trattato di ciclosfia*, Milano, il Saggiatore, 2009.

Vota G. (a cura di), *I sessant'anni del Touring Club Italiano. 1894-1954*, Milano, Touring Club Italiano, 1954.

Zola E., *Paris*, Parigi, Éditions Gallimard, 2002.

## SITOGRAFIA

[blog.blomming.com](http://blog.blomming.com)

[blog.opodo.it](http://blog.opodo.it)

[blog.tuttotreno.it](http://blog.tuttotreno.it)

[blog.viaggiverdi.it](http://blog.viaggiverdi.it)

[clubsport.marcatreviso.it](http://clubsport.marcatreviso.it)

[ecologia.provincia.treviso.it](http://ecologia.provincia.treviso.it)

[it.rendezvousenfrance.com](http://it.rendezvousenfrance.com)

[it.wiktionary.org](http://it.wiktionary.org)

[life.wired.it/news/mobilita](http://life.wired.it/news/mobilita)

[mostre.museogalileo.it/biciclette](http://mostre.museogalileo.it/biciclette)

[siti.provincia.treviso.it](http://siti.provincia.treviso.it)

[visitveneto.blogspot.it](http://visitveneto.blogspot.it)

[ww2.euromobility.org](http://ww2.euromobility.org)

[www.islandscommission.org](http://www.islandscommission.org)

[www.pimms-transfer-eu.org](http://www.pimms-transfer-eu.org)

[www.albergabici.it](http://www.albergabici.it)

[www.amicidellabicicletta.eu](http://www.amicidellabicicletta.eu)

[www.bicincitta.com](http://www.bicincitta.com)

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

[www.biciviaggi.it](http://www.biciviaggi.it)

[www.bicizen.it/bici-e-trasporto-pubblico](http://www.bicizen.it/bici-e-trasporto-pubblico)

[www.budur.info](http://www.budur.info)

[www.chrisarlsson.com](http://www.chrisarlsson.com)



[www.cicloturismoitaliano.it](http://www.cicloturismoitaliano.it)  
[www.comune.treviso.it](http://www.comune.treviso.it)  
[www.cyclemagazine.it](http://www.cyclemagazine.it)  
[www.digitalaccademia.com](http://www.digitalaccademia.com)  
[www.dolcevitatreviso.com](http://www.dolcevitatreviso.com)  
[www.ecf.com](http://www.ecf.com)  
[www.ecoage.it](http://www.ecoage.it)  
[www.ecoturismoreport.it](http://www.ecoturismoreport.it)  
[www.ermes.net](http://www.ermes.net)  
[www.eurovelo.com](http://www.eurovelo.com)  
[www.eurovelo.org](http://www.eurovelo.org)  
[www.fiab-onlus.it](http://www.fiab-onlus.it)  
[www.flickr.com](http://www.flickr.com)  
[www.greenme.it](http://www.greenme.it)  
[www.holland.com](http://www.holland.com)  
[www.isfort.it](http://www.isfort.it)  
[www.italia-radreisen.it](http://www.italia-radreisen.it)  
[www.itunes.apple.com/it/app/whaiwhai](http://www.itunes.apple.com/it/app/whaiwhai)  
[www.latitudeslife.com](http://www.latitudeslife.com)  
[www.magicoveneto.it](http://www.magicoveneto.it)  
[www.marcadoc.com](http://www.marcadoc.com)  
[www.marcatrevigiana.it](http://www.marcatrevigiana.it)  
[www.marcatreviso.it](http://www.marcatreviso.it)  
[www.michaeltaylor.ca](http://www.michaeltaylor.ca)  
[www.npr.org/blogs/parallels](http://www.npr.org/blogs/parallels)  
[www.panoramio.com](http://www.panoramio.com)  
[www.parcosile.it](http://www.parcosile.it)  
[www.pianetagreen.it](http://www.pianetagreen.it)  
[www.pimms-transfer-eu.org](http://www.pimms-transfer-eu.org)  
[www.pinarello.com](http://www.pinarello.com)  
[www.piste-ciclabili.com](http://www.piste-ciclabili.com)  
[www.playthecity.it](http://www.playthecity.it)  
[www.progetto.vento.polimi.it](http://www.progetto.vento.polimi.it)  
[www.prosecco.it](http://www.prosecco.it)

[www.rhinecyclerroute.eu](http://www.rhinecyclerroute.eu)  
[www.slovenia.info](http://www.slovenia.info)  
[www.touring-bike.it](http://www.touring-bike.it)  
[www.touringclub.it](http://www.touringclub.it)  
[www.touringmagazine.it](http://www.touringmagazine.it)  
[www.tribunatreviso.gelocal.it](http://www.tribunatreviso.gelocal.it)  
[www.turismocipro.it](http://www.turismocipro.it)  
[www.tutteleprese.it](http://www.tutteleprese.it)  
[www.veneto.to](http://www.veneto.to)  
[www.venetotrade.it](http://www.venetotrade.it)  
[www.viaggiscoop.it](http://www.viaggiscoop.it)  
[www.visitreviso.it](http://www.visitreviso.it)  
[www.visitsweden.com](http://www.visitsweden.com)  
[www.whaiwhai.com](http://www.whaiwhai.com)  
[www.xevents.it](http://www.xevents.it)