

1. Definizione di cicloturismo e contesto di riferimento.

Il cicloturismo, come dice la parola stessa, è una forma di turismo praticata in bicicletta.

La definizione di cicloturismo come forma di “turismo praticato viaggiando in bicicletta” appare però troppo riduttivo. Infatti, attorno a questa attività nascono motivazioni e bisogni più intensi, non solo di carattere funzionale ma anche volti ad arricchire e a dare un senso alla propria vacanza. **European Cyclists Federation** definisce il cicloturismo come quell’attività di “vista ed esplorazione dei luoghi a scopo ricreativo, di uno o più giorni, incentrata in modo prevalente e significativo sull’uso della bicicletta per finalità di svago.

I cicloturisti sono accomunati da una spiccata sensibilità ambientale, da una grande passione per la bicicletta come mezzo di trasporto e come stile di vita, da una vivace curiosità per i luoghi sconosciuti al grande pubblico e da una grande adattabilità alle situazioni impreviste.

Il cicloturismo rientra all’interno della piena definizione di “turismo sostenibile”.

Vi sono diverse associazioni del settore cicloturistico come la [ECF](#) (European Cyclists' Federation) che ha progettato itinerari specifici per chiunque voglia intraprendere questo tipo di vacanza. Poi vi è [EuroVelo](#), una mappa di itinerari ciclistici specifici a livello europeo. In Italia è attiva la [FIAB](#) (aderente ad ECF) che promuove [Bicitalia](#), rete ciclabile nazionale coordinata con quella europea EuroVelo.

Il **cicloturismo** è una forma davvero avventurosa di turismo ma ha una criticità. Necessita di preparazione e organizzazione tecnica. Il cicloturista deve infatti essere in grado di fronteggiare in modo autonomo il pernottamento e ogni evenienza o guasto meccanico che possono verificarsi durante il tour.

Per cui Il turista che viaggia in bicicletta necessita di molti servizi tra cui:

- l’assistenza tecnica alla bicicletta, per riparazioni o accessori.
- la ristorazione ed il pernottamento in aree possibilmente attrezzate.
- le mappe degli itinerari.
- le informazioni relative ai luoghi incontrati e le iniziative locali.
- le indicazioni circa i percorsi protetti, al riparo dai pericoli del traffico motorizzato.

A queste esigenze, il viaggiatore in bicicletta può accedere dopo aver deciso il proprio itinerario di viaggio, magari attraverso notizie della stampa specializzata, contattando i diversi enti e soggetti locali, le associazioni specialistiche locali e anche le organizzazioni di più vasto ambito territoriale, come la **FIAB** (Federazione Italiana Amici della Bicicletta) ed altri ancora.

Una diversa opportunità è quella di rivolgersi ad operatori specializzati nel fornire un'assistenza che spazia dal suggerire itinerari particolarmente idonei per destinazione e percorso, lungo i quali poter contare anche su strutture selezionate, all'offrire un servizio di trasferimento bagagli, tra le diverse sedi dei pernottamenti. Gli operatori specializzati possono anche supportare gruppi precostituiti, che beneficiano così di più servizi ad un costo minore perché distribuito su più persone: suggerimento di itinerari collaudati, indicazioni e prenotazioni per i pernottamenti, trasporto del bagaglio, reperimento di biciclette e borse da viaggio e quando necessario, assistenza al gruppo in movimento. Nel caso di soggetti svantaggiati nel movimento tra cui gli utilizzatori di handbike, gli operatori possono anche provvedere, quando necessario, al trasporto di persone e mezzi.

Vi sono diverse strutture ricettive per cicloturisti. Con l'espandersi del fenomeno anche in Italia, come già da alcuni anni in Austria e Germania, si è diffusa la nascita dei **Bike Hotels**, strutture ricettive ad hoc per i cicloturisti, che dispongono generalmente di un servizio di noleggio bici, guide o accompagnatori per tour organizzati e di un'area per l'assistenza meccanica (ciclofficina).

In questo sito <http://www.bikeitalia.it/bike-hotel-per-cicloturisti/> , che si rivela uno strumento utile per i cicloturisti, vengono segnalati i Bike Hotels di tutta Italia.

Percorsi cicloturistici. Vari paesi europei hanno in questi anni puntato sul cicloturismo come risorsa economica ed effettuato investimenti, nella realizzazione di ciclovie, nella loro dotazione di servizi finalizzati e nella promozione. In tal modo hanno valorizzato e dato attrattiva turistica ad intere regioni sicuramente meno dotate rispetto all'Italia di patrimonio storico e culturale, paesaggi e clima. In tal senso si muovono paesi come Svizzera, Germania, Austria, Paesi Bassi, Francia, Spagna ed anche altri di più recente sviluppo nel settore, come la Repubblica Ceca e la Slovenia.

Per attirare flussi cicloturistici di rilievo devono essere soddisfatte alcune condizioni come:

- ciclovie in gran parte separate dal traffico motorizzato, omogenee, con origine e destinazione ben raggiungibili, di lunghezza adeguata e senza interruzioni o frammentazioni;
- servizi all'utenza delle ciclovie come aree di sosta, fontanelle, punti di riparazione o gonfiaggio;
- ricettività ad hoc lungo i percorsi o nelle immediate vicinanze.
- promozione della regione interessata (marketing territoriale) su attrattive culturali/paesaggistiche e dei percorsi cicloturistici con relative infrastrutture.
- strumenti di pianificazione: cartografia, siti web con offerte integrate (es. percorsi, cultura/paesaggio su di essi, ricettività, possibilità di prenotazione ecc.).

Esistono tre tipologie di viaggio:

- **cycling holidays**: sono vacanze nelle quali l'attività in bici riveste un ruolo fondamentale. Questi viaggi possono avere una durata breve di un fine settimana come comprendere quattro o più notti.
- **holiday cycling**: si differenziano dalle prime in quanto, in questo caso, l'attività cicloturistica ha luogo durante una vacanza, quindi è considerata come una delle numerose attività che si possono effettuare durante un soggiorno presso una destinazione.
- **cycling day visits**: consistono in escursioni da casa verso un posto al di fuori dal normale luogo di residenza per la durata di un giorno o di mezza giornata.¹

Vi sono poi delle associazioni di categoria come la **FIAB** (Federazione Italiana Amici della Bicicletta) che ha per finalità la diffusione della bicicletta come mezzo di trasporto intelligente ed ecologico, in un quadro di riqualificazione dell'ambiente urbano ed extraurbano. La FIAB promuove l'uso della bicicletta sia come mezzo di trasporto quotidiano per migliorare traffico e ambiente urbano, sia per la pratica dell'escursionismo in una forma di turismo particolarmente rispettosa dell'ambiente.

Infatti l'uso della bicicletta infatti porta grandi vantaggi:

- per l'ambiente e il surriscaldamento del pianeta con la riduzione della CO2 (unico mezzo di trasporto ad emissioni zero) e per l'inquinamento dei centri urbani.
- per la mobilità nel suo complesso, riducendo in modo crescente l'uso dell'auto, la congestione del traffico, i tempi di spostamento, l'occupazione di spazi urbani.
- per la salute, con effetti positivi su malattie cardiocircolatorie, obesità, stress.
- per i bilanci sia familiari che nazionali, con una minore dipendenza dal petrolio e dai suoi costi diretti ed indiretti.

Un progetto importante è Bicalia che si occupa di reti ciclabili a carattere escursionistico e soprattutto turistico. Bicalia si basa su modelli già presenti in diversi paesi europei e si basa su una crescente domanda cicloturistica sia del mercato interno che internazionale ed indica percorsi scelti sotto il rilievo dell'attrattività, della realizzabilità e dei possibili ritorni. Inoltre affida la loro realizzazione ai vari livelli istituzionali coinvolti (nazionale, regionale o prettamente locale).

In Bicalia sono reperibili anche i requisiti qualitativi e di sicurezza che possono fare da guida a progettazione, cantierizzazione e promozione. Inoltre il progetto di rete ciclabile nazionale è coordinato con EuroVelo su scala continentale. Bicalia non considera reti e percorsi di livello solo locale o regionale, a meno che essi non vadano ad integrarsi con la rete nazionale ed internazionale.

¹ TUCCI G. (a cura di) Cicloturismo. Politiche, andamenti e prospettive, in Rapporto sul Turismo Italiano XVIII edizione, Edizione Franco Angelo, 2011-2012, p. 460

La normativa in materia di mobilità ciclabile ha come fulcro **la legge n. 366 del 19 ottobre 1998 “Norme per il finanziamento della mobilità ciclistica”** che disciplina e incentiva *“l’uso urbano e turistico della bicicletta, mezzo di trasporto eco-sostenibile”*.

L’art 6 indica gli interventi che possono essere attuati per valorizzare e attuare lo sviluppo della mobilità ciclistica:

- **a.** realizzazione di reti di piste ciclabili e ciclopedonali; di ponti e sottovasi ciclabili; di dotazioni infrastrutturali utili alla sicurezza del traffico ciclistico negli incroci con il traffico motorizzato;
- **b.** costruzione e dotazione di parcheggi attrezzati, liberi e custoditi, e di centri di noleggio riservati alle biciclette.
- **c.** messa in opera di segnaletica luminosa, verticale e orizzontale, specializzata per il traffico ciclistico.
- **d.** predisposizione di strutture mobili e di infrastrutture atte a realizzare l’intermodalità tra biciclette e mezzi di trasporto pubblico.
- **e.** redazione di cartografia specializzata; posa in opera di cartelli segnaletici degli itinerari ciclabili; attivazione presso gli enti preposti al turismo di servizi di informazione per cicloturisti.
- **f.** realizzazione di conferenze, attività culturali ed iniziative educative atte a promuovere la conversione dal trasporto motorizzato a quello ciclistico.
- **g.** progettazione e realizzazione di itinerari ciclabili turistici e delle infrastrutture ad essi connesse; a tal fine i progetti possono essere inseriti nei programmi elaborati ai sensi dei regolamenti (CEE) n. 2080/93, n. 2081/93, n. 2082/93, n. 2083/93, n. 2084/93 e n. 2085/93, del Consiglio, del 20 luglio 1993, al fine di accedere al cofinanziamento dei fondi strutturali stanziati dall’Unione europea.
- **h.** realizzazione di intese con le Ferrovie dello Stato al fine di promuovere l’intermodalità tra la bicicletta e il treno, in particolare con la dislocazione di parcheggi per biciclette nelle aree di pertinenza delle stazioni ferroviarie e la promozione del trasporto della bicicletta al seguito.
- **i.** realizzazione di intese con le aziende di trasporto pubblico o in concessione per l’integrazione fra detto trasporto e l’uso della bicicletta, nonché predisposizione di strutture per il trasporto delle biciclette sui mezzi pubblici.
- **j.** ogni ulteriore intervento finalizzato allo sviluppo ed alla sicurezza del traffico ciclistico.

2. I numeri sul cicloturismo a livello nazionale.

Tenendo conto di alcuni dati del **2012 e 2013**, il cicloturismo rappresenta in Italia il 31% dell'attività turistica in ambito green (61% turisti stranieri e 39% turisti italiani).² Il primo dato che emerge è sicuramente la presenza di una grossa fetta turistica straniera, amante del cicloturismo. Un'altra informazione importante è che questa attività turistica viene praticata in tutte le stagioni.

In Italia rappresenta il 12% del PIL ma ancora non esistono statistiche ufficiali. Sono state tuttavia condotte delle ricerche sul turismo sportivo ed ecosostenibile, dalle quali è possibile ricavare qualche dato importante.³

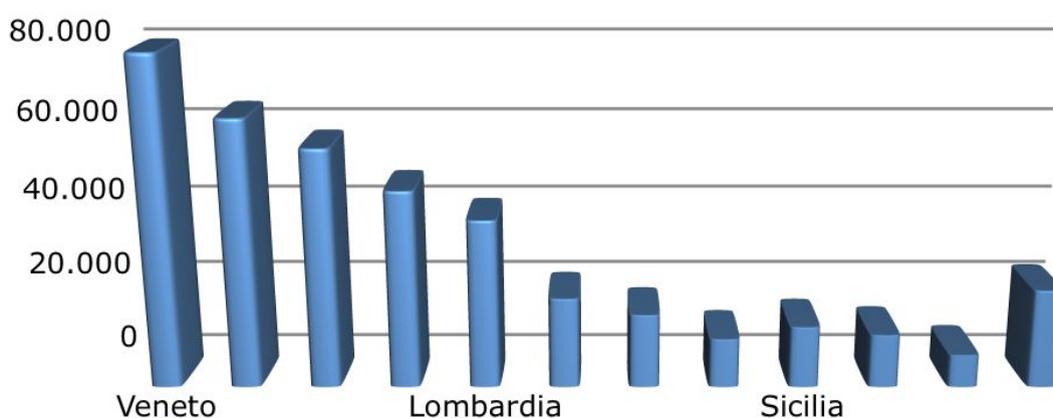


Figura 14 - ENIT (2010)

L'Italia attrae ogni anno sempre più turisti orientati verso le cosiddette "vacanze sostenibili". Nell'ambito del turismo "naturale" si stimano più di 100 milioni di presenze nel 2012, che hanno portato ad un fatturato di quasi 11 miliardi di Euro.⁴

Da un'analisi più approfondita, emerge un aumento del segmento cicloturismo.

Infatti, tra il 2012 e il 2013, il 21% dei turisti italiani che ha condotto una vacanza sostenibile in Italia si è dedicata al cicloturismo (31%) seguito da escursionismo (21%), trekking (15%) e animal watching (13%).⁵

La [FIAB](#) ha riportato alcuni dati sul cicloturismo legati all'associazionismo, ai suoi 20mila soci distribuiti in 142 associazioni amiche della bicicletta che organizzano sul territorio italiano 4200 escursioni e viaggi che movimentano 130mila persone per un totale di 6.300.000 km percorsi.

²http://www.ansa.it/web/notizie/specializzati/inviaggio/2013/09/23/Vacanze-verdi-boom-cicloturismo_9344816.html

³ Ricerche Agenzia Nazionale del Turismo ENIT <http://www.enit.it/>

⁴ Ricerche Agenzia Nazionale del Turismo ENIT <http://www.enit.it/>

⁵ Ricerche Agenzia Nazionale del Turismo ENIT <http://www.enit.it/>

Ormai per gli italiani è sempre più diffusa la volontà di vivere gli spazi aperti, di allontanarsi dal chiasso e dal disordine delle città, di apprezzare l'enogastronomia regionale e di riscoprire le tradizioni.

Nel 2016, l'Italia conosce un nuovo incremento del fenomeno cicloturismo grazie alle piste ciclabili del Trentino e dell'Alto Adige, alla Toscana, al Lago di Garda e al lungo Po di Ferrara e provincia. La fascia d'età è quella compresa tra i 35 e i 50 anni e quella tra i 50 e 60 anni.⁶

Nei dati statistici è difficile includere chi viaggia, magari fuoristrada, tra le montagne con il bikepacking e chi si sposta su strade secondarie o fuori dalle rotte cicloturistiche.

3. Studio sul cicloturismo in Sardegna: dati e opportunità.

Per quanto riguarda la Sardegna non esistono ancora dati ufficiali. Tuttavia è stata fatta una Guida cicloturistica della Sardegna: <http://www.p-arch.it/handle/11050/163>.

La Sardegna, per il clima che la caratterizza, per la sua conformazione geografica con un territorio prevalentemente collinare e altimetria media modesta, per la gradevolezza e diversità del paesaggio, la presenza di attrattori turistici storico-culturali di particolare rilievo e significatività, rappresenta una meta ideale per il cicloturismo e per il mountain biking.

Nonostante non esista ancora una rete ciclabile regionale per il cicloturismo, la Sardegna è meta comunque di un numero sempre crescente di cicloturisti e sono attivi diversi tour operator che vendono pacchetti per cicloturisti in Sardegna. In larga parte gli itinerari individuati e venduti si sviluppano lungo le strade esistenti, in particolare quelle che presentano bassi livelli di traffico, che in Sardegna sono numerose, in considerazione della bassa densità abitativa.

Di seguito si riportano i principali itinerari conosciuti e pubblicizzati tramite monografie e il web.

-Atlante ciclistico della Sardegna

L'Assessorato Regionale al Turismo ha predisposto un **Atlante Ciclistico della Sardegna** (2008), pensato per coloro che desiderano viaggiare nell'isola lungo strade asfaltate. In questo atlante vengono presentati 5 itinerari, identificati in base alla bellezza dei luoghi da attraversare e denominati in relazione alla zona geografica attraversata. Nella "Guida Cicloturistica della Sardegna" gli itinerari sono:

- 1) Itinerario Sud
- 2) Itinerario Ovest
- 3) Itinerario Nord Ovest

⁶ Ricerche Agenzia Nazionale del Turismo ENIT <http://www.enit.it/>

4) Itinerario Nord Est

5) Itinerario Est (per un totale di 24 tappe) .

I cinque itinerari si congiungono in punti nodali e consentono al ciclista di costruirsi un tour personalizzato, collegando le tappe di più itinerari. All'interno della guida, per ogni tappa, sono disponibili le cartine stradali, i roadbook descrittivi del percorso, i profili altimetrici e alcune informazioni sui siti di maggior interesse lungo il percorso in bici. Gli itinerari sono stati mappati con il GPS, i dati raccolti sono disponibili sui siti www.sardegnaturismo.it e sardiniahikeandbike.com .

Itinerario sud

L'itinerario Sud comprende 5 tappe totali. L'itinerario completo è lungo circa 440 km e vede un'alternanza di tappe impegnative, con tappe di più facile percorribilità.

1. Cagliari/Margine Rosso - Villasimius - Muravera: Questa prima tappa si sviluppa lungo la SS 125 e copre in totale 83,4 km (livello medio con ascesa pari a 810 m) ed è caratterizzata da elementi di pregio paesaggistico relativi ai panorami fruibili lungo la strada costiera che collega Cagliari a Villasimius, dall'attraversamento dell'area marina protetta di Villasimius, nonché il passaggio nelle zone più interne che si sviluppano nella zona di Monte Liuru nel tratto tra Villasimius e Muravera.
2. Muravera - Orroli - Villanovaforru: Questa seconda tappa copre 107,5 km totali, di cui una parte sulla SS 387 fino a Ballao e le SP 13 e SP 10 fino a Orroli, per proseguire poi sulla SP9 fino a Villanovaforru attraversando i territori interessati da siti archeologici importanti quale, ad esempio, quello di Barumini. Nel complesso questa è classificata come una tappa impegnativa se si considera che prevede l'attraversamento di zone interne con ascesa pari a 1500 m.
3. Villanovaforru - Sant'Antonio di Santadi - Arbus: Questa terza tappa copre 83 km circa percorrendo unicamente strade provinciali (SP 44, SP 98, SP 65 fino a S. Antonio di Santadi e SP 65 E SP 68 fino ad Arbus) attraversando i territori interessati dallo stagno di Marceddì, costeggiando la Costa Verde e attraversando i siti minerari di Montevecchio.
4. Arbus - Nebida - Calasetta: Questa quarta tappa dell'itinerario è lunga 71,8 km ed è impegnativa (ascesa 1.700 m). Essa presenta un tratto interno che va da Arbus a Portixeddu lungo la SS 126. Da Portixeddu la tappa prevede l'attraversamento del tratto costiero lungo la SP 83 fino a Gonnese e la SP 82 fino a Portovesme, da cui si raggiungono i porti di Carloforte e di Calasetta con i servizi marittimi.
5. Calasetta - S. Anna Arresi - Pula: L'ultima tappa dell'itinerario Sud è lunga 93,2 km ed è classificata come una tappa facile. Essa è interessata, per una parte, dall'attraversamento dell'Isola di Sant'Antioco e, per un'altra, dalla percorrenza del tratto sud occidentale dell'isola che da S. Giovanni Suergiu arriva a Pula, attraversando i comuni di Tratalias e Sant'Anna Arresi, lungo la SS 195.

Itinerario Ovest

L'itinerario Ovest comprende 4 tappe totali. L'itinerario è lungo 400 km circa, ed è nel complesso un itinerario non facile.

1. Alghero - Bosa - Cabras: La tappa è lunga 109,8 km ed è classificata come difficile. Essa prevede la percorrenza del tratto costiero da Alghero a Bosa lungo la SP 49, un secondo tratto più interno che da Bosa attraversa i comuni di Scano Montiferro, Cuglieri, Santa Caterina di Pittinuri fino a Riola Sardo, lungo la SS 292, per poi riprendere il tratto lungo lo stagno di Cabras fino al comune di Cabras lungo la SP 58.
2. Cabras - Villanovaforru - Barumini: La seconda tappa è di difficoltà media ed è lunga 102 km. Dal comune di Cabras prevede l'attraversamento dei comuni di Donigala Fenughedu, Nuraxinieddu, Massama, Siamaggiore Solarussa, Simaxis, Siamanna, Villaurbana, Usellus, Gonnosnò, Baradili, Siddi fino a Villanovaforru (semitappa) lungo la SP 35. Infine, da Villanovaforru, attraversando il comune di Sanluri si giunge a Barumini attraversando i comuni che si trovano lungo la SS 197.
3. Barumini - Fordongianus - Santulussurgiu: Questa terza tappa è lunga 93,05 km ed è classificata come impegnativa. Dal comune di Barumini, la tappa prevede la percorrenza del tratto lungo la SS 197 fino a Nuragus e da qui fino a Fordongianus (luogo in cui si trovano antiche terme romane) attraversando le SP 16, le SP 40, SP 33. Infine dal comune di Fordongianus al comune di Paulilatino lungo la SP 11 e da qui fino al comune di Santu Lussurgiu lungo la SP 65.
4. Santu Lussurgiu - Pozzomaggiore - Alghero: Quest'ultima tappa è una tappa impegnativa, con ascesa pari a 1314 m, ed è lunga 96 km. Dal comune di Santu Lussurgiu si arriva al comune di Sindia percorrendo la SP 43, e poi fino a Pozzomaggiore (semitappa) lungo la SP 8. Dal comune di Pozzomaggiore, si attraversano i territori interessati dal lago del Temo, per poi giungere ad Alghero lungo la SS 292.

Itinerario Nord Ovest

Comprende 4 tappe totali, le prime due di livello medio e facile e le ultime due invece impegnative. L'itinerario in totale è lungo 362 km circa.

1. Alghero - Stintino - Castelsardo: Questa prima tappa di difficoltà media è lunga 98 km circa e prevede l'attraversamento di zone di alto pregio paesaggistico percorrendo strade di livello provinciale, e attraversando i comuni di Palmadula, Stintino, Porto Torres, fino a Castelsardo, con pendenze più elevate sul primo tratto fino a Stintino.
2. Castelsardo - Vignola - Santa Teresa: La seconda tappa è lunga 69 km circa, ed è una tappa facile con ascesa intorno ai 700 metri. Dal comune di Castelsardo la tappa prevede di percorrere la SP 90 fino a Santa Teresa di Gallura, attraversando diversi comuni costieri (Valledoria, Badesi, Vignola).
3. Santa Teresa - Tempio - Viddalba: Questa è una tappa impegnativa, con un'ascesa intorno ai 1200 m ed è lunga 92 km circa. Da Santa Teresa prevede di spostarsi in direzione sud ovest, lungo la SS 133, attraversando i comuni di Porto Pozzo, Bassacutena, Luogosanto fino a Tempio Pausania. Dal comune di Tempio Pausania,

passando per il comune di Aggius e di Viddalba, si giunge al comune di S. Maria Coghinas, percorrendo la SP 74 e la SP 58.

4. Viddalba - Osilo - Alghero: Anche questa ultima tappa dell'itinerario è impegnativa con ascesa intorno a 1300 m. La tappa è lunga 101 km circa e attraverso diversi comuni che si trovano lungo la strada che da S. Maria Coghinas collega i comuni di Sassari ed Alghero.

Itinerario Nord Est

L'itinerario comprende 5 tappe per un totale di 450 km circa. È un itinerario complessivamente impegnativo, che interessa zone della regione, come quella della provincia di Nuoro, che presentano forti asperità.

1. Olbia - Budoni - Buddusò: Questa prima tappa è lunga 92 km con un'ascesa intorno ai 1430, quindi molto impegnativa. Essa prevede l'attraversamento delle zone costiere di Olbia, Porto San Paolo, fino a Budoni (semitappa) lungo la SS125. Infine, da Budoni, si costeggia il lago di Posada e si percorre la SP 95 fino ad Alà dei Sardi e sulla SS 389 fino a Buddusò. La seconda semitappa presenta alte pendenze.
2. Buddusò - Dorgali - Nuoro: Questa tappa è lunga circa 87 km ed è impegnativa. Dal comune di Buddusò si ha l'attraversamento dei comuni di Bitti (SS 389), e lungo la SP 3 i comuni di Onani e Lula fino al bivio per Dorgali, per poi giungere a Nuoro passando per il comune di Oliena, percorrendo la SP 46.
3. Nuoro - Burgos - Pattada: Questa tappa è la più difficile dell'itinerario con un'ascesa di circa 1700 m. Dal comune di Nuoro, si percorre un primo tratto della SS 129, per poi proseguire lungo la SP 47, SP 41 e la SP 31 fino a Burgos (semitappa). Da Burgos, si prosegue per Bono e attraversando i comuni di Anela e Bultei per giungere a Pattada lungo la SS 128 bis.
4. Pattada - Berchidda - Tempio: Questa è una tappa di medio livello di difficoltà ed è lunga 67 km. Da Pattada, ci si posta in direzione Nord, percorrendo la SS 199 si giunge a Berchidda e i suoi vigneti. Da Berchidda, si costeggia Monte Acuto e il lago Coghinas, per giungere finalmente a Tempio Pausania lungo la SS 392.
5. Tempio - Palau - Olbia: L'ultima tappa dell'itinerario Nord Est prevede, da Tempio Pausania, l'attraversamento in direzione Nord Est lungo dei territori lungo la SS 127 fino a Calangianus e da qui lungo la SP 38 fino a S. Antonio di Gallura. Da S. Antonio di Gallura si percorre la SS 427 fino al comune di Arzachena. Da Arzachena inizia la parte costiera della tappa fino a Palau e poi da qui in direzione sud est lungo il golfo di Arzachena, la Costa Smeralda, Golfo Aranci fino ad Olbia.

Itinerario Est

L'ultimo itinerario, quello Est comprende 6 tappe totali, è lungo circa 476 km ed è complessivamente impegnativo se si considera che attraversa i territori del Supramonte e del Gennargentu, e le zone costiere dell'Ogliastra.

1. Oliena - Fonni - Aritzo: Questa prima tappa, difficile, è lunga 81 km circa. Dal comune di Oliena si percorre la SP 22 fino a giungere ad Orgosolo. Da Orgosolo si prosegue per Fonni lungo la SP2. Da Fonni, si attraversa il territorio del lago di

Gusana, e da qui, lungo la SS 128 e successivamente per la SS 295, passando per i comuni di Ovodda, Tiana, Tonara e Belvì si giunge ad Aritzo.

2. Aritzo - Laconi - Nurri: La seconda tappa, lunga 62 km va da Aritzo a Laconi lungo la SS 128 e poi, sempre lungo la statale da Laconi a Nurri, passando per i comuni di Nurallao e Isili.
3. Nurri - Seui - Lanusei: La tappa è lunga 83,6 km ed è una tappa impegnativa dal momento che dal comune di Nurri, si giunge a Lanusei, passando per comuni di Sadali, Seui, attraversando il Monte Perda Liana e il lago Alto del Flumendosa.
4. Lanusei- Baunei - Dorgali: Questa tappa è impegnativa, non tanto per il primo tratto che collega Lanusei a Baunei ma quanto per il percorso che da Baunei giunge a Dorgali, costeggiando il Monte Fennau.
5. Dorgali - Siniscola - Bitti: Anche questa è una tappa impegnativa, lunga 108 km attraversa i comuni di Dorgali, Orosei (SS 125), Onifai (SS 129 e SP 25), Siniscola (SP 72 e SS 125), Lula, Onani, fino a Bitti, passando lungo la SP 3.
6. Bitti - Nuoro - Oliena: Questa è invece una tappa breve e facile, lunga circa 45 km che collega il comune di Bitti a quello di Nuoro, attraversando il comune di Orune lungo la SS 389 e la SP 51. Da Nuoro, si giunge poi al comune di Oliena lungo la SP 22.

4. I numeri sul cicloturismo a livello internazionale.

Il cicloturismo è maggiormente diffuso tra gli abitanti di quei paesi caratterizzati da una diffusa cultura della bicicletta, come Danimarca, Germania e Olanda, che a loro volta rappresentano importanti destinazioni per il cicloturista.

Questi paesi hanno infatti lavorato su questo prodotto turistico, sostenendolo con azioni di promozione. In queste nazioni inoltre, sono state maggiormente condotte stime e ricerche di mercato con lo scopo di quantificare caratteristiche e grandezza del fenomeno.

Nel 2013 l'UNWTO, l'Organizzazione Mondiale del Turismo, ha registrato circa 1,1 miliardi di arrivi internazionali con un incremento annuo del 5%. Si conferma il trend che vedrà nel 2030 il raggiungimento di 1,8 miliardi di arrivi internazionali nel pianeta.

Si tratta di scenari inediti per molte destinazioni turistiche, anche nuove, che possono quindi inserirsi in un grande mercato in crescita. A fronte di un aumento della domanda si registra un incremento anche dell'offerta, che determina un forte aumento della competitività fra destinazioni emergenti e consolidate. In quest'ottica è importante osservare come la distribuzione dei viaggi sia influenzata principalmente dalla deregolamentazione del trasporto aereo in Europa e dal susseguente successo dei voli low cost, nonché dalla diffusione dei social network e di Internet. Nello stesso periodo, le destinazioni turistiche si sono trovate a far fronte a una nuova domanda di vacanze brevi, autentiche, esperienziali, green, orientate a criteri e requisiti di sostenibilità. Si parla sempre più spesso di "tematismi turistici" i cui prodotti mettono al centro l'esperienza del turista e che richiedono un rapporto

diverso tra l'industria del turismo e il territorio. Il territorio, in particolare, da scenario di una destinazione si sta avviando a diventare la materia prima con la quale costruire i nuovi prodotti turistici. Il cicloturismo, nelle sue molteplici forme, è una delle espressioni più innovative e interessanti del cambiamento in atto nell'industria del turismo.

Il Parlamento Europeo ha recentemente pubblicato uno studio ⁷ che offre una panoramica del mercato attuale del cicloturismo in ambito europeo, concentrando l'attenzione sulla rete [Eurovelo](#) per studiare l'impatto e analizzare le possibili evoluzioni di questa tipologia turistica. Questo studio stima circa **2.295 miliardi di vacanze condotte in bici ogni anno per un impatto economico generato di 44 miliardi di euro.**

I principali mercati di provenienza dei cicloturisti sono la Germania, la Francia e il Regno Unito.

Germania e Austria rappresentano i più importanti "mercati" europei per il cicloturismo. Nei due paesi la bicicletta è diffusissima, sia come mezzo di trasporto che come attività per il tempo libero e lo sport. I tedeschi, più degli austriaci, usano la bicicletta per i loro spostamenti quotidiani: il 15% la utilizza tutti i giorni; il 41% una volta alla settimana. L'affetto per la bicicletta continua inoltre a crescere. Secondo l'ADFC, la Federazione ciclistica tedesca e secondo quanto riportato anche da altre ricerche (Hundt, 1998; Mutterle, 2007; Tschopp, 2007; ECF, 2010):

- la quota di viaggi compiuti dai tedeschi con uso frequente della bicicletta è passata in circa 10 anni dal 9,8% (1997) al 14,9% (2006), ed è pari a 7,2 milioni di persone;
- nel 2006, il 44,7% dei vacanzieri tedeschi di età superiore ai quattordici anni (circa 21,7 milioni) ha utilizzato la bici in vacanza, mentre nel 2009 il 6% risultava avere fatto vacanze in bicicletta di cinque giorni o più.

Per effetto di tale crescita, tra il 2000 e il 2009 il fatturato da cicloturismo in Germania si è quasi raddoppiato, passando da 5 ad oltre 9 miliardi di euro e stimolando la nascita di numerose attività economiche come alberghi e ristoranti dedicati, ad esempio quelli coordinati dal franchising Bett & Bike⁸, che può contare su 5.350 esercizi disseminati lungo 22 percorsi ciclabili.

Per effetto delle ben sviluppate infrastrutture, l'86,3% dei tedeschi sceglie la Germania per le proprie vacanze "cicloturistiche", anche se si rileva una tendenza a "espatriare" verso paesi, come la Svizzera o l'Austria, che stanno investendo in servizi e percorsi destinati ai ciclisti.

In **Francia**, la popolarità del ciclismo è dimostrata dalla grande tradizione del Tour de France, la corsa ciclistica più importante al mondo. L'uso della bicicletta è il primo esercizio

⁷ AA.VV. *The European Cycle Route Network Eurovelo Study*

⁸ <http://www.bettundbike.de/>

sportivo, essendo praticato dal 42% della popolazione, (circa 24 milioni di persone, di cui 16,8 milioni sono “regolari praticanti” che vanno in bici almeno una volta al mese). Le motivazioni che li spingono sono la ricerca di svago (94% dei casi), ottenere benefici per la forma fisica e la salute (per un altro 15%), mentre per altri ancora la bicicletta rappresenta una vera e propria pratica sportiva (l'8%) (Altermodal, 2008). In termini turistici, il cicloturismo in Francia genera 7 milioni di pernottamenti, di cui 1,5 milioni dall'estero, corrispondenti al 3,5% dei pernottamenti totali in Francia e rappresenta la seconda attività fisica praticata dopo le passeggiate. Le motivazioni della vacanza “cicloturistica” spaziano dalla ricerca della forma fisica al piacere di scoprire il territorio sulle “due ruote”. L'aspetto economico non sembra invece troppo rilevante: viene, infatti, citato quale determinante solo da un cicloturista su due. In Francia, le ciclovacanze itineranti condotte dagli stranieri superano quelle degli stessi francesi che sono rispettivamente 720.000 e 385.000 milioni.⁹ Il 40% degli stranieri in Francia predilige il viaggio itinerante, che è scelto però “solo” dal 7% dei francesi. I primi spendono mediamente da 7 a 10 giorni sul territorio, percorrendo una media di 350-400 km; i francesi si trattengono invece di meno (3-4 giornate), percorrendo tra 120 e 150 km, e privilegiando soprattutto il turismo rurale-enogastronomico, con preferenza per il nord della Borgogna e la Coteaux de Champagne. Per il pernottamento, il cicloturismo è spesso associato alla scelta dei campeggi e dei villaggi vacanza, dove arriva a incidere fino al 14% delle presenze totali.

L'**Olanda** sembra invece essere il paese più “ciclabile” al mondo e i trend suggeriscono che questa pratica sia in aumento nel tempo. In particolare, più di un milione di olandesi ha condotto una vacanza in bicicletta nel 2010, ma **si stima che il mercato potenziale nei prossimi tre anni ammonterà a 1,7 milioni.**

Anche la **Danimarca** è una destinazione famosa per la pratica turistica della bicicletta, tanto che il 24% degli alloggi sono attrezzati per questa tipologia di turista.

In **Francia**, le ciclovacanze itineranti condotte dagli stranieri superano quelle dei francesi stessi, che sono rispettivamente 720.000 e 385.000 milioni. Il **Regno Unito**, invece, ha ospitato 149 milioni di cicloescursioni a fronte di 1,23 milioni di vacanze in bici.

Questo il quadro dell'offerta di ciclabilità nei diversi paesi europei:

PAESE	SUP.KMQ	ABITANTI (MILIONI)	RETE STRADALE KM	RETE CICLABILE NAZIONALE KM	% CICLABILE/ STRADE
Austria	84.000	8	110.000	4.000	4%
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) *	5%

-Le reti e le esperienze europee

Il caso della **Svizzera** è degno di essere preso in considerazione per numerosi motivi. Non solo in questo paese il cicloturismo è un settore molto forte da non poter essere definito di nicchia, ma il sistema d'offerta è costituito da una fitta rete di percorsi cicloturistici chiaramente segnalati ed attrezzati. La gerarchia dei collegamenti (principali, di collegamento, di accesso e cicloturistici) è conseguenza di un'attribuzione tipologica degli itinerari, in cui assumono particolare rilevanza gli itinerari turistici. Gli itinerari nazionali sono nove ed offrono una varietà di panorami. Le azioni di promozione sono decisamente all'avanguardia e sono frutto di una forte cooperazione tra gli attori coinvolti. Tra questi, la suddivisione di compiti sembra funzionare: i cantoni sono responsabili delle segnalazioni dei percorsi, mentre l'Ente per il turismo sviluppa e promuove progetti per il traffico non motorizzato come escursionismo, cicloturismo, pattini in linea, canoa, nel territorio svizzero e in Europa (per maggiori informazioni: www.velobuero.ch). Inoltre, i cantoni si preoccupano dell'aspetto comunicativo, dei controlli e delle innovazioni infrastrutturali. In Svizzera il turismo lento è pubblicizzato sotto un unico marchio "schweizmobil" che racchiude 5 sottocategorie: escursionismo, cicloturismo, pratica MTB, pattinaggio e slow up (tratta di strada suggestivo di almeno 30 km chiuso al traffico dove organizzare manifestazioni ed animazione e dedicato all'uso della bicicletta). Il marchio possiede anche un sito Internet (www.schweizmobil.ch) che è disponibile in diverse lingue tra cui italiano, inglese, francese, tedesco e contiene una sezione per ogni attività sportiva.

La sezione riguardante il cicloturismo si chiama "Velond Schweiz" e racchiude nove percorsi nazionali, 54 regionali, e 65 locali. Il tutto viene comunicato attraverso il sopracitato portale dedicato al turismo attivo e lento. Ciò rappresenta un punto di forza notevole; infatti, il turista che è interessato a condurre un'esperienza di questo tipo, può essere a conoscenza, prima del viaggio, dei servizi disponibili in tutto il paese, dal noleggio della bici, alla riparazione, selezionando con un sistema di filtri le informazioni di cui necessita sia su mappa che in formato stampa.

Un altro punto di forza è la cooperazione con altri mezzi pubblici, persino le stesse ferrovie svizzere. Infatti, sempre dallo stesso portale si seleziona il mezzo che si desidera prendere, con il link al sito delle ferrovie svizzere, dove si può acquistare anticipatamente il biglietto. Si possono inoltre visualizzare le stazioni e i collegamenti con i vari modi lungo la ciclovia; ancora, sempre da casa, prima della partenza, si può prenotare una bicicletta a noleggio e dopo averla usata lasciarla in un'altra stazione. L'aspetto pratico di poter utilizzare diversi mezzi di trasporto non si realizza solo attraverso un ottimo sistema d'informazione, ma anche con la presenza di una stazione all'inizio e alla fine del percorso principale dell'itinerario cicloturistico. Per concludere, si stima che in Svizzera nel 2012 i turisti che hanno scelto un tipo di vacanza escursionistica siano stati 4,7 milioni.

Vantaggi del cicloturismo e relativi benefici economico sociali e ambientali

La vacanza in bicicletta presenta numerosi vantaggi che possono essere classificati in economici, sociali e ambientali. Ovviamente in questa sede si prenderanno in considerazione quei benefici che hanno un impatto positivo, dato che quelli negativi in letteratura non vengono menzionati, forse perché ce ne sono pochi e di basso livello d'impatto. Si tenga presente inoltre che i benefici di cui si tratterà sono spesso interconnessi tra loro, infatti un beneficio sociale può a sua volta produrre indirettamente un beneficio economico e viceversa.

Lo studio condotto dal Parlamento Europeo ha tentato di stimare sia il volume che il valore economico del cicloturismo. Nonostante i valori riportati in questo studio siano del tutto generali forniscono comunque una visione di massima a livello europeo dell'impatto economico che questo settore genera. I risultati sono i seguenti:

- 2.300 milioni di escursioni in bici giornaliere,
- 20 milioni di ciclovacanze l'anno,
- 44 miliardi di euro di ricavi l'anno e di questi 9 miliardi derivano dalle vacanze in bicicletta.

Altri dati relativi invece ad alcune realtà nazionali, presenti in letteratura, portano all'attenzione cifre interessanti:

- In Danimarca il 13% del fatturato turistico deriva dal turismo in sella.
- In Germania tale attività rappresenta un mercato da 3,9 miliardi di euro l'anno; si prenda ad esempio la regione tedesca del Munsterland, dove il settore cicloturistico ha provveduto al 30% del fatturato turistico regionale.
- In Gran Bretagna i turisti che hanno fatto vacanze impostate sulla bicicletta sono stati 450 mila nel 2006 ed una spesa di 120 milioni di sterline (Mintel 2007).
- Lo [studio realizzato da The European House-Ambrosetti](http://www.greenews.info/progetti/cicloturismo-in-italia-potrebbe-valere-32-miliardi-la-anno-20140710/) (2014 <http://www.greenews.info/progetti/cicloturismo-in-italia-potrebbe-valere-32-miliardi-la-anno-20140710/>) ha misurato l'indotto del cicloturismo in Italia, valutando in 3,2 miliardi di euro il suo valore potenziale.
- In Trentino, oggi gli introiti turistici generati dal turismo in bici sui 400 km di piste ciclabili della provincia valgono 100 milioni di euro all'anno.

5. Il target di riferimento.

Per quanto riguarda il target di riferimento, possiamo delineare un profilo generalizzato del cicloturista con le seguenti caratteristiche:

-Età media: 45 – 55 anni

-Sesso: 60% uomini, 40% donne.

-Livello di educazione: Diploma superiore.

-Composizione del gruppo:

20% da soli; 50% in coppia; 20% in piccoli gruppi di 3 – 5 persone.

-Reddito: 24.000– 36.000 euro annui.¹⁰



¹⁰ Fonte: AA.VV. *The European Cycle Route Network Eurovelo Study*

Il prodotto cicloturistico tuttavia non è omogeneo al suo interno ma presenta molteplici prodotti differenti.

Una prima distinzione può essere effettuata in base alla tipologia di bici utilizzata dal turista, che implica una diversa tipologia di percorso e di preparazione fisica:

- **1. Slow bike:** come suggerisce il termine, la caratteristica principale di questa categoria è la lentezza di spostamento, percepita come valore positivo e ricreativo. Questo target si sposta soprattutto su percorsi ciclabili protetti, con sfondo asfaltato o nello sterrato in buone condizioni. Rappresentano un pubblico molto vasto, perciò richiedono una maggiore attenzione nella logistica: in tal caso anche l'eventuale pacchetto vacanza deve comprendere numerosi servizi (trasporto bagagli, noleggio bici, informazioni dettagliate). Nel caso viaggiassero in completa autonomia, si attrezzano di borse da attaccare al portapacchi.

Per saperne di più: <http://bit.ly/2k0mOye>



- **2. Bici da corsa:** questa categoria muove masse di persone appassionate di ciclismo, perciò si muovono spesso anche per seguire le manifestazioni sportive. Si tratta di una categoria molto più allenata a correre, perciò le lunghezze percorse sono maggiori. Al contrario dei primi, questi turisti sfruttano la viabilità ordinaria, le strade asfaltate e vanno incontro anche alle salite. Si tratta di un pubblico soprattutto maschile, maggiorenne e anche maturo.



- **3. Mountain bike:** al contrario della seconda categoria, questa è caratterizzata soprattutto da giovani che si organizzano maggiormente da soli e prediligono le zone montane o collinari. La denominazione esatta è “cicloescursionisti”.



Un'ulteriore classificazione può essere fatta in base all'organizzazione della vacanza, distinguendo tra chi compra un pacchetto cicloturistico da coloro che prediligono il “**fai da te**”.

Chi predilige il viaggio organizzato vuole avere:

- Tempistiche: le tempistiche sono quasi sempre rispettate e non c'è necessità di cercare mezzi di trasporto e corrispondenze che farebbero perdere molto tempo prezioso, soprattutto quando i giorni a disposizione sono contati.
- Informazioni: sono molte le informazioni che vengono date, soprattutto nel caso in cui si incontrino guide che fanno questo mestiere per pura passione.
- Assistenza: in caso di bisogno e assistenza si può sempre contare su qualcuno come punto di riferimento, soprattutto chi ha più esperienza in fatto di usanze locali.

Chi preferisce il viaggio "fai da te" vuole avere:

- Libertà: fermarsi quando si vuole e come si vuole nei posti in cui si desidera.
- Mappe aggiornate sui percorsi e gli alloggi attrezzati all'accoglienza dei cicloturisti.
- Stare solo o con il gruppo di amici con cui si è scelto di viaggiare.

Esiste poi un cicloturismo organizzato di alta nicchia proveniente dal Nord America che in Italia predilige determinati luoghi rinomati (Chianti, ville venete, riviera ligure, lago di Como) ed è affascinato dalla cultura e gastronomia del territorio. Tali cicloturisti prediligono l'asfalto e la bici da corsa e lasciano i bagagli in un furgone che li scorta nelle varie mete, perciò possono percorrere dai 100 ai 140 km in un giorno.¹¹

I cicloturisti, infine, si possono distinguere secondo la tipologia di tracciati che intendono seguire.

- Esistono percorsi itineranti che si caratterizzano per avere una meta di giorno in giorno diversa, per cui il turista non dorme mai nello stesso posto ma si sposta lungo un tracciato che si conclude in un luogo diverso rispetto a quello di partenza.
- Ci sono anche percorsi ad anello o a margherita, che invece prevedono lo stesso luogo di pernottamento per tutta la vacanza e il turista si sposta di giorno lungo percorsi che portano alla medesima destinazione.

Vi sono poi i fattori motivazionali: i numeri fin qui riportati indicano che i fattori che spingono a condurre una vacanza in bici sono principalmente legati alla sfera sportiva e ricreativa. Le motivazioni sono:

- stare immersi nella natura. Questa categoria si lega concettualmente ai cicloescursionisti con una durata media di pedalata di 4 ore al giorno.
- opportunità di esplorare posti interessanti. Fattore motivazionale per il cicloturista medio che decide di visitare città e luoghi culturali in bicicletta.

¹¹ Fonte: AA.VV. *The European Cycle Route Network Eurovelo Study*, cit., p. 38

- Godere di bei paesaggi. Questa motivazione può legarsi sia al cicloturista “slow bike” che al cicloescursionista più preparato che utilizza la mountain bike.

È interessante notare come questo tipo di vacanza non sia, al contrario di quello che si pensa, un'opzione economica.

La durata media del soggiorno di ciclovacanze è tra i 5 e gli 8 giorni.

La lunghezza del percorso compiuto varia sicuramente in base allo scopo della vacanza e all'allenamento del turista che la effettua. In particolare, si può affermare che i cicloescursionisti rimangono in sella meno tempo dei cicloturisti. Infatti la maggior parte dei primi pedala in media da 1 a 4 ore al giorno, mentre la maggior parte dei secondi corre in media 7 ore.

Interessante è questo identikit del cicloturista in Italia secondo uno studio condotto dall'ENIT nel 2015.

I cicloturisti europei desiderosi di una vacanza natura scelgono l'Italia soprattutto per il suo clima favorevole, e relativamente mite, per molti mesi all'anno, tanto da consentire una stagione piuttosto lunga (specie per i turisti nord europei abituati a climi più rigidi), che va normalmente da marzo ad ottobre.

Tra i punti di forza riconosciuti al nostro Paese troviamo anche le bellezze naturalistiche e paesaggistiche, la varietà degli scenari, i borghi storici e gli spunti culturali di grande interesse.

Particolarmente apprezzata dagli iberici, e dai turisti provenienti dall'Europa dell'est, la possibilità di coniugare la pratica sportiva con il turismo culturale. Ma a premiare l'Italia è anche la ricchezza dell'offerta ricettiva, sia per la varietà delle strutture, sia per il loro rapporto qualità-prezzo, ma anche per la grande tradizione eno-gastronomica, ritenuta una delle migliori al mondo.

I cicloturisti italiani e stranieri che scelgono di trascorrere le loro vacanze in Italia, in sella alla propria bici, optano soprattutto per le regioni del nord (specie per la quantità e la qualità delle piste ciclabili, ma anche dei servizi). Di questi, il 61% è straniero e il 39% italiano (ENIT 2015), un dato che evidenzia come questa attività sia apprezzata anche dai nostri connazionali. Tra tutti i dati disponibili, emerge con evidenza come nelle regioni del Nord Italia ci sia una particolare affluenza di cicloturisti non solo nei mesi estivi ma anche in quelli immediatamente precedenti e successivi (ovvero marzo e aprile, settembre e ottobre). A giugno, luglio e agosto, la percentuale di turisti stranieri che scelgono una vacanza cicloturistica in Italia si attesta al 60% del totale dei cicloturisti del periodo, contro il 40% di italiani. A maggio e settembre invece la percentuale scende intorno al 55%, mentre nel mese di aprile si registra un interesse maggiore da parte degli italiani, che rappresentano il 70% del totale dei cicloturisti presenti in quel periodo.

Tra i cicloturisti stranieri troviamo soprattutto tedeschi, austriaci, francesi, britannici, svizzeri, americani, australiani, ma non mancano cicloturisti visitatori dal Nord Europa.

-Identikit Cicloturista tedesco.

I cicloturisti tedeschi - che alloggiano soprattutto in appartamenti, campeggi, alberghi da una a quattro stelle, B&B e agriturismi – hanno un livello culturale medio-alto e preferiscono paesi come Austria, Svizzera, Italia e Olanda.

Viaggiano soprattutto in coppia e in famiglia (48% coppie, 28% famiglie, 14% gruppi di amici, 9% singoli, 1% altro) e tra le aree italiane che prediligono troviamo il Trentino Alto Adige, l'Emilia Romagna, la Toscana e la Sardegna.

L'età media è di 45 anni, la spesa media giornaliera (incluso alloggio) è di 70 euro a persona. Il periodo preferito per viaggiare è in primavera-autunno e i tempi di permanenza sono mediamente di sette giorni. Il cicloturista tedesco, in particolare, viene descritto come una persona agiata, esigente, che ricerca, dopo avere trascorso molte ore in sella, comfort, qualità, nel pernottamento e nella ristorazione, anche superiori rispetto ad altre tipologie di turisti (Formato R., 2009).

Ogni anno l'associazione tedesca "sorella" di FIAB, l'ADFC, cura un rapporto con statistiche ed informazioni sull'andamento del cicloturismo nel loro paese e dei loro cittadini. Tale analisi è sempre interessante perché il mercato tedesco è il maggiore al mondo per quanto riguarda il cicloturismo, sia in termine di infrastrutture (la Germania ha una rete molto completa e articolata di ciclo-itinerari protetti e segnalati) che per il turismo italiano in quanto ogni anno tantissimi cittadini tedeschi sono interessati a svolgere una vacanza in bicicletta in Italia.

La ricerca è stata illustrata alla fiera ITB di Berlino il 10 marzo di quest'anno da Raimund Jennert e Thomas Froitzheim, Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club (ADFC) ed è stata riportata dal sito FIAB.

L'analisi riporta i progressi effettuati dalla Germania come terra per il cicloturismo. E' nata recentemente una struttura denominata "German Cycling Embassy" che porta nelle fiere in tutto il mondo il "brand" Germania in bicicletta. Sono aumentate le strutture aderenti al circuito Bett und Bike (paragonabile all'italiana [Albergabici](#)) che ora sono 5.500 nel catalogo stampato e 6.000 presenti in una app per smartphone che comprende anche le strutture di Belgio, Danimarca, Lussemburgo e Austria. Lo studio riporta anche i risultati di un'indagine a cui hanno risposto un panel di oltre 6.000 tedeschi che riguarda la frequenza di escursioni giornaliere. E' emerso che il 25 % del totale della popolazione effettua escursioni in bici. La frequenza media è di quasi 9 volte all'anno per un totale di circa 150 milioni di escursioni in un giorno.

Con un sondaggio è stato chiesto quanti negli ultimi 3 anni hanno effettuato almeno un viaggio in bicicletta, dormendo fuori almeno 3 notti. Il 17 % degli intervistati ha risposto positivamente. Estrapolando la percentuale sulla popolazione adulta tedesca (68,1 milioni) possiamo ritenere che sono ben 5,7 milioni i tedeschi che hanno fatto un viaggio in bicicletta negli ultimi tre anni.

Quali fonti di informazione usano i ciclisti tedeschi per pianificare i loro viaggi? Il 90 % dei cicloviatori utilizzano Google Maps, Open Cycle Map e similari. In aggiunta a Internet, molti usano anche mappe cartacee (60 %) e guide di viaggio (40 %).

Internet però non è fondamentale per orientarsi quando si è già in sella perché quasi l'80 % del nostro target di riferimento sceglie di orientarsi con i cartelli delle ciclovie. Il 65 % usa le mappe cartacee, mentre il navigatore GPS è utilizzato dal 30 % dei ciclisti tedeschi in

viaggio. Internet e smartphone servono per informazioni accessorie come le previsioni del tempo, nozioni turistiche del luogo o per la ricerca dell'alloggio in cui pernottare.

La durata media del viaggio è di 7 giorni.

Oltre l'80 dei viaggiatori pianifica il viaggio individualmente, mentre il ruolo dei tour operator è marginale con solo il 10 % dei viaggi effettuati con il loro aiuto. Tale percentuale aumenta fino al 30 % per i viaggiatori over 65. Oltre il 50 % viaggia in coppia e il 35 % con altri amici. I viaggiatori solitari sono il 16 % del totale e le famiglie con bambini meno del 7 %.

L'analisi si sofferma sugli utilizzatori di bici elettriche che hanno comportamenti significativamente diversi. Sono in media più anziani, più donne, viaggiano in genere in coppia e approfittano più di altre categorie delle offerte dei tour operator. La bici a noleggio è ancora relativamente poco utilizzata e viene preferita la propria bicicletta per oltre il 90 % dei casi. Il dato è in calo con l'11 % di viaggi con bici a noleggio nel 2014 contro l'8,3% del 2015. In caso di noleggio si preferisce di gran lunga la bici da trekking ad altre tipologie di bicicletta (MTB o bici da corsa).

Oltre il 30 % dei ciclovaggiatori usa il trasporto ferroviario per avvicinarsi alla destinazione del viaggio in bicicletta, contro il 40 % di chi usa l'auto. Nel 2015, oltre al treno, si è sviluppato un altro mezzo di trasporto collettivo che è la compagnia FlixBus che è attrezzata per portare biciclette sui suoi pullman.

L'intermodalità nei tratti a lunga percorrenza rimane quindi un servizio fondamentale per lo sviluppo del cicloturismo.

L'ADFC ha valutato e certificato 34 ciclovie e 5 distretti cicloturistici per un totale 11.000 km di percorsi di qualità che sono stati classificati come itinerari da 3 a 5 stelle. Oltre alla Germania l'ADFC sta iniziando a valutare anche itinerari nei paesi vicini. Dei percorsi in Germania la ciclopista dell'Elba rimane la preferita dai cicloturisti di quel paese. Stanno prendendo piede la novità della ciclopista del Weser e della valle della Ruhr.

Nelle ciclopiste all'estero il Danubio austriaco rimane di gran lunga l'itinerario preferito, ma dietro emergono due ciclovie che scorrono in Italia e in parte coincidenti, cioè la Ciclovie Claudia Augusta che dalla Germania raggiunge Trento tramite il passo Resia e da qui si biforca e può raggiungere Venezia tramite la Valsugana (Via Claudia Augusta Alinate) oppure Ostiglia dal Garda e la ciclopista del Mincio - Mantova (Via Claudia Augusta Padana). Al terzo posto tra le ciclovie principali estere per i tedeschi c'è la ciclopista dell'Adige che nel 2015 ha superato come preferenze quella del Mare del Nord. Questa ciclopista nei programmi dei tour operator tedeschi parte ugualmente da Passo Resia e da Trento raggiunge Verona. Sommate queste due ciclovie praticamente coincidenti superiamo il 16 % delle preferenze contro il 23 % della ciclopista del Danubio austriaco.

L'Italia è molto presente nei "desideri" dei cicloturisti tedeschi, dato avvalorato dall'analisi sulle nazioni preferite dove l'Italia si gioca addirittura il primo posto con l'Austria (30,5 % contro il 30,8 %) surclassando Francia e Olanda che si fermano al 20 e al 16 %.

Una possibile motivazione per le preferenze date al nostro paese è che chi viaggia in bici spesso cerca anche altre attrazioni oltre a ciclopiste belle e segnalate. Infatti oltre il 50 %

abbina la bicicletta a vacanze culturali, il 42 % ad escursioni a piedi e il 40 % a vacanze balneari. Anche le vacanze di wellness, fitness e termali abbinata alla bicicletta hanno una rilevanza notevole nelle scelte dei ciclisti tedeschi.

Il resoconto della FIAB sullo studio ADFC conclude osservando che queste analisi hanno un valore importantissimo per la pianificazione della rete cicloturistica italiana e dei servizi dedicati ai viaggiatori in bicicletta. La fetta di mercato data dai cicloturisti tedeschi è fondamentale per garantire una ricaduta economica positiva del cicloturismo sui territori attraversati da ciclovie.

Identikit del Cicloturista austriaco.

I cicloturisti austriaci alloggiano in hotel da tre o quattro stelle e hanno un livello culturale medio-alto. Scelgono solitamente Paesi come l'Italia, Germania, Francia, Spagna e Svizzera e viaggiano normalmente in famiglia, in gruppi di amici o in coppia. Le zone italiane maggiormente visitate sono il Trentino Alto Adige, il Veneto, il Friuli Venezia Giulia, l'Emilia Romagna e la Toscana. L'età varia a seconda delle attività praticate: fino a 30 anni per la mountain bike, tra i 30 e i 60 anni per il cicloturismo in genere. La spesa media dei cicloturisti austriaci (incluso alloggio) è di 80-100 a persona, il periodo preferito per il viaggio è da aprile a ottobre (ad eccezione dei mesi di luglio e agosto), mentre la durata del soggiorno è di circa una settimana.

Identikit del Cicloturista francese

Il cicloturista francese alloggia in camping, villaggi vacanze e residenze turistiche, ma anche B&B, alberghi di due o tre stelle e ha un livello culturale medio.

Sceglie normalmente la Spagna, l'Italia, la Svizzera e viaggia solitamente in famiglia. Predilige regioni come Veneto, Toscana, Sardegna e Trentino Alto Adige.

L'età dei cicloturisti francesi è molto ampia: va dai 35 ai 55 anni, mentre la spesa giornaliera (incluso l'alloggio) si aggira intorno ai 90-120 euro a persona.

Viaggiano solitamente da aprile a novembre (il 45% dei soggiorni è concentrato tra luglio ed agosto), mentre i tempi medi di permanenza sono di sette giorni.

Identikit del Cicloturista britannico

Il cicloturista britannico alloggia in hotel da una, due o tre stelle, ma anche in B&B, agriturismo, ostelli e campeggi. I Paesi più gettonati sono Francia, Spagna, Italia, Olanda, Danimarca e Germania e tra le zone italiane predilette troviamo le aree costiere del Tirreno e dell'Adriatico, ma anche i parchi e le riserve naturali.

L'età dei cicloturisti britannici va dai 30 ai 65 anni; la spesa media (alloggio incluso) si aggira intorno alle 90 sterline (circa 106 euro) a persona. Il periodo preferito per viaggiare è da aprile a settembre e i tempi di permanenza medi sono 2-5 notti.

Identikit del Cicloturista svizzero

Il cicloturista svizzero predilige hotel tradizionali da tre o quattro stelle, ma anche agriturismi, e alloggi ricercati. Per i suoi viaggi sceglie normalmente l'Italia, la Francia, l'Austria, la Germania, e la Spagna; tra le zone italiane più richieste troviamo la Toscana, il Piemonte, la Sicilia, il Friuli Venezia Giulia e il Trentino Alto Adige. L'età va dai 40 e i 65 anni, la spesa media giornaliera (incluso alloggio) è di 80 franchi al giorno a persona (circa 65 euro). Il

periodo più gettonato è primavera-autunno e la durata media del soggiorno è di una settimana.

Identikit del Cicloturista olandese.

I cicloturisti olandesi scelgono normalmente di soggiornare in campeggi, B&B, alberghi da due e tre stelle e agriturismi. Optano solitamente per la Germania, l'Austria, la Francia e la Svizzera, mentre chi viene in Italia predilige il Trentino, il Veneto, la Toscana e la zona del lago di Garda. L'età va dai 30 ai 60 anni, la spesa complessiva giornaliera è di 60-75 euro a persona, il periodo preferito è da aprile a settembre e il tempo di permanenza medio è di sei giorni.

Nella tabella seguente sono evidenziate le principali caratteristiche dei cicloturisti europei che scelgono l'Italia per le loro vacanze.

6. Le personas.

Possiamo individuare i seguenti tipi di personas. In base all'analisi del target, le personas sono dei gruppi omogenei di persone che hanno le stesse caratteristiche. Sono delle entità astratte e di fantasia che possono però aiutare nella definizione delle azioni di comunicazione.

CARLO, l'avventuriero.

Carlo ha 45 anni e appena può organizza una vacanza con la sua slow bike. Essendo abbastanza giovane, è abituato a trovare le mappe dei percorsi da fare e gli alloggi attrezzati online. A Carlo piace esplorare i luoghi e vivere a stretto contatto con la natura e non dorme mai nello stesso posto. Infatti essendo un vero avventuriero, esplora ogni giorno un luogo diverso. Naturalmente è molto esigente e si aspetta di trovare alloggi attrezzati e confortevoli.

GIORGIO, l'abitudinario.

Giorgio ha 55 anni ed è già in pensione. La sua modalità di vacanza in bicicletta è questa: decide una meta (ad esempio Sardegna) e studia attraverso mappe online ed offline tutti i percorsi che può fare in una determinata zona. La sua caratteristica fondamentale è questa: vuole lo stesso alloggio per tutta la durata delle sue vacanze in bicicletta.

Naturalmente l'alloggio deve essere attrezzato per le sue esigenze e confortevole.

SILVIA, proprietaria di una struttura ricettiva bike friendly.

Silvia ha 35 anni ed è proprietaria di un b&b che offre servizi a favore dei ciclisti. Lei e il suo compagno/socio si sentono in qualche modo "amici della bicicletta" e vorrebbero farsi conoscere nel mondo del cicloturismo e cicloescursionismo. La struttura di Silvia permette anche di usufruire di piccole soste bar, per bere o mangiare qualcosa prima di rimettersi in viaggio.

L'esigenza di Silvia è quella di far conoscere attraverso un portale generico sul cicloturismo (magari a livello regionale) la sua offerta.

RICCARDO, venditore e riparatore di bici.

Riccardo ha 28 anni e possiede un negozio specializzato nella vendita di biciclette da corsa e mountain bike. Si occupa di assemblaggio, assistenza e riparazione di bici delle migliori marche. Vende inoltre abbigliamento e accessori per il ciclismo ed integratori alimentari. Il suo negozio figura lungo uno dei nuovi percorsi di piste ciclabili in costruzione. Riccardo vorrebbe sponsorizzare il suo negozio per far sapere ai cicloturisti che possono recarsi da lui per ogni evenienza.

7. Analisi web e social.

PIATTAFORME

Cicloturismo.it (<http://www.cicloturismo.it/>) sembra essere il sito più completo in Italia per gli appassionati del settore. Al suo interno possiamo trovare le news sul cicloturismo a 360 gradi, le notizie legate allo sport, gli itinerari nazionali e internazionali, i bike hotels e le offerte migliori.

REGISTRATI | LOGIN

HOME Novità Eventi Itinerari Bike Hotels Offerte Diari Test Bike Partners Redazionale Media

Tour Down Under. Trionfo di Richie Porte

Maggiori informazioni

ITINERARI
Crea, consulta e condividi i tuoi itinerari con la community di Cicloturismo

BIKE HOTELS
Hotel selezionati con servizi dedicati ai Cicloamatori e ai turisti su due ruote

PROMUOVI IL TUO TERRITORIO
Promuovi il tuo territorio con Cicloturismo.it

DIARI DI VIAGGIO
Crea il tuo diario di viaggio e condividilo con la community di Cicloturismo

Seguici sui social

497 Followers Follow

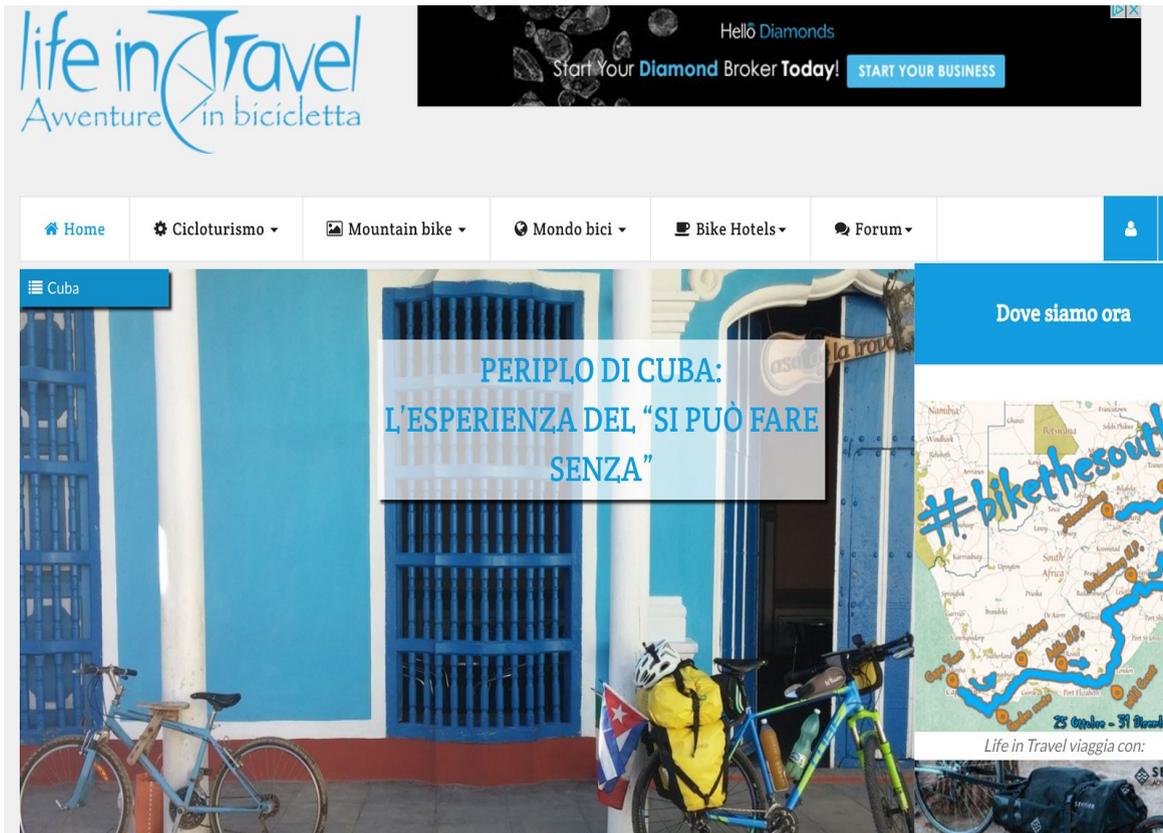
88,892 Likes Like

58 Followers Follow

2,914 Followers Follow

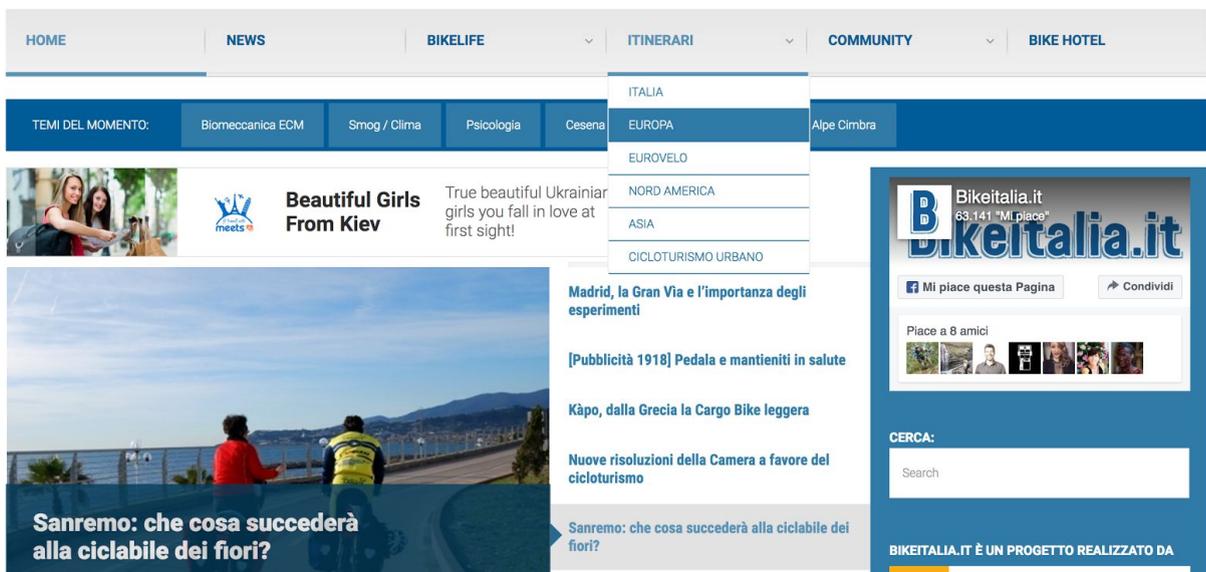
Registrala alla newsletter

Life in travel, avventure in bicicletta (<http://www.lifeintravel.it/>) è un sito che basa le sue informazioni sulle esperienze raccontate dai cicloturisti in giro per il mondo. Gli itinerari affrontati, più che descritti e pubblicizzati sono raccontati da chi li ha vissuti. Non mancano comunque le notizie inerenti i bike hotels e gli eventi nazionali.

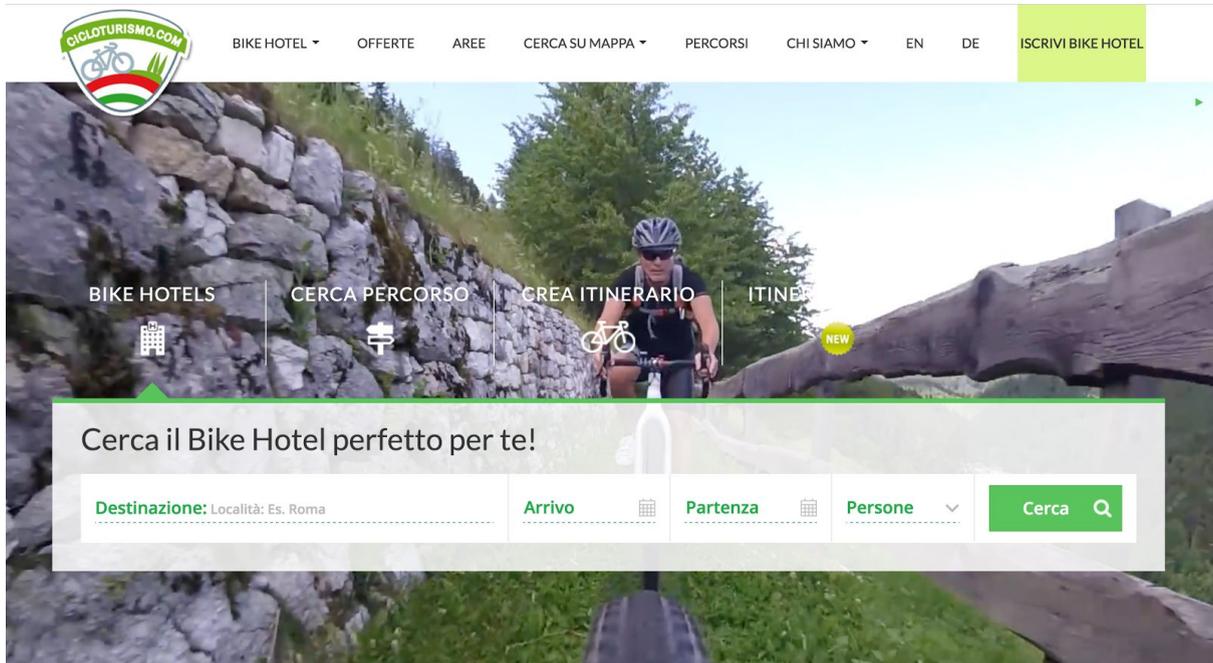


Bikeitalia (<http://www.bikeitalia.it/>)

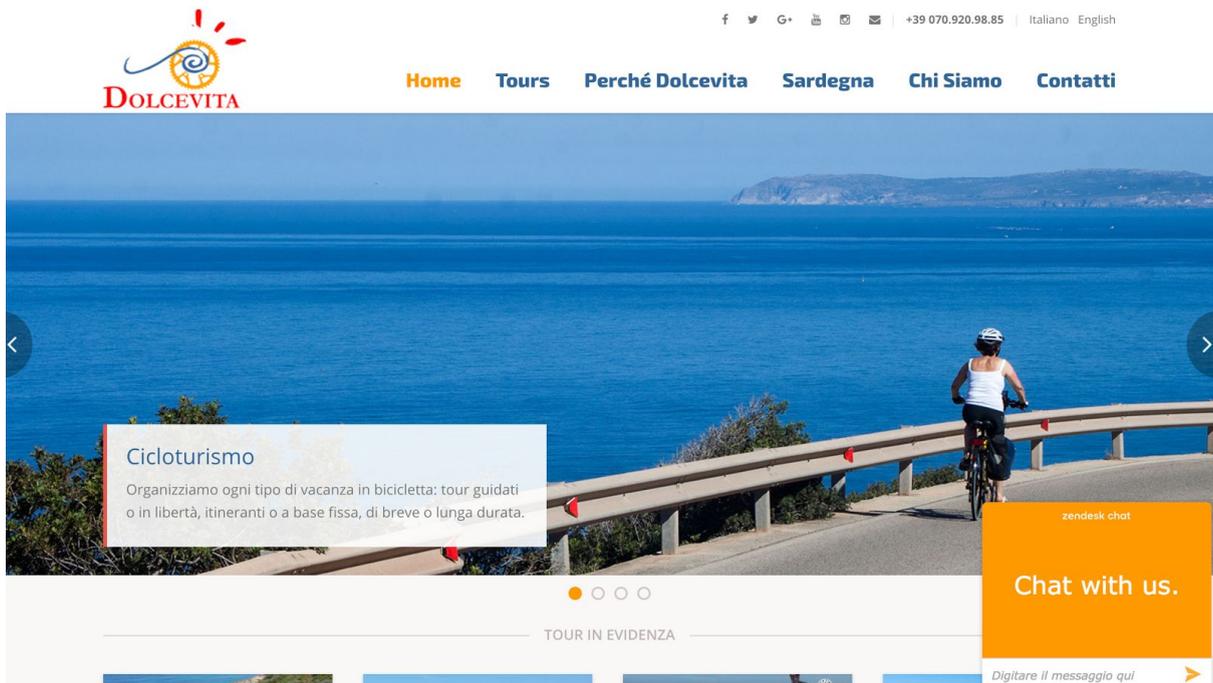
Il sito sembra avere più che altro una funzione di forum, con l'obiettivo di trasformare l'Italia in un paese ciclabile. Si possono trovare articoli sull'etica del ciclista riguardanti smog o psicologia. Viene dato spazio anche agli itinerari ma senza gli approfondimenti delle piattaforme segnalate precedentemente, viene data importanza alla mappatura del tragitto più che al racconto e alla promozione dello stesso.



Cicloturismo.com: disponibile in tre lingue (italiano, inglese e tedesco) è assolutamente completo nel soddisfare le esigenze dei cicloturisti che vogliono organizzare la propria vacanza o rimanere aggiornati su tutti i temi. L'utente ha infatti la possibilità di vedere le offerte più convenienti o creare il proprio itinerario da casa prima della partenza.



La dolce vita: A livello regionale l'unica piattaforma di interesse sembra essere "La dolce vita" (<http://www.dolcevitabiketours.com/it/index.php>) capace di sponsorizzare i pochi tour regionali in diverse lingue. Offre esperienze diverse nei tre settori di slow bike, bici da corsa e mountain bike.



SOCIAL

Cicloturismo: la pagina [Facebook](#) di “[cicloturismo.com](#)” conta più di 88.000 fan, e fa da vetrina al sito che porta lo stesso nome e a [cicloturismo.it](#).

Nella pagina vengono sponsorizzati tour per cicloturisti e cicloescursionisti, i tour italiani soprattutto tramite articoli linkati dal proprio sito, ma anche con foto e video, i tour internazionali soprattutto tramite video esperienziali.

Per raggiungere la Valchiavenna molti ciclisti preferiscono partire da Colico, importante centro abitato affacciato ... Altro...



Pista Ciclabile della Valchiavenna

La pista ciclabile della Valchiavenna è un percorso impegnativo di circa 33 km che dalle rive del Lago di Mezzola arriva fino al confine con la Svizzera correndo quasi sempre su sede protetta. Chiavenna si trova esattamente a metà del percorso a...

CICLOTURISMO.IT



Il livello di engagement della pagina è molto basso, pochi like a post e poche condivisioni. La piattaforma sembra fatta molto bene e probabilmente l'utente passa direttamente dal posto al sito per leggere contenuti di proprio interesse o creare gli itinerari della propria vacanza grazie ai servizi messi a disposizione dal sito che permettono di:

- cercare i bike hotels
- cercare gli itinerari
- creare il proprio percorso
- scegliere percorsi da effettuare col GPS

Il sito funziona molto bene anche per i tour internazionali e il poco livello di engagement non sembra compromettere la promozione ma serve utilmente da vetrina per l'atterraggio sulla piattaforma.

Sono attivi anche su Twitter con engagement pari a zero e su Instagram hanno quasi 3000 follower con un solo post! Insomma molto successo ancora poco sfruttato.

Bikeitalia: conta più di 63.000 fan, il livello di engagement risulta medio e i gestori della pagina pubblicano anche post pubblicitari su prodotti in vendita per ciclisti. Gli stessi amministratori hanno aperto la pagina Bike Hotels italia con più di 1000 fan, specializzata nella sponsorizzazione delle strutture di ricezione.

Bikeitalia.it
6 ore fa · ©

"Clima estivo permettendo, vivamente consigliato un tuffo nell'Oceano Atlantico"
200 km lungo l'intera costa sud del Portogallo.



Portogallo in bici: l'Ecovia Litoral, in Algarve
Descrizione e traccia gps di questo itinerario in bici, con collegamenti a descrizioni di altri percorsi nella zona
BIKEITALIA.IT

Mi piace Commenta Condividi Hootlet

24

4 condivisioni

Life in Travel: quasi 24.000 mila fan per una pagina che, come da filosofia del sito, narra le avventure dei cicloturisti in giro per il mondo. L'engagement risulta medio con buoni picchi di condivisioni.

Life in Travel - Avventure in bicicletta
3 ore fa · ©

Il Cammino di Santiago in bicicletta: un'avventura straordinaria.)



Cammino di Santiago in bicicletta: come organizzare il viaggio - lifeintravel.it
Il cammino di Santiago in bicicletta: consigli utili, tappe, informazioni su come organizzare questo bel viaggio in bici
LIFEINTRAVEL.IT | DI QUEST BLOGGER

Mi piace Commenta Condividi Hootlet

154 Commenti più in vista

48 condivisioni

La **FIAB** ha una pagina [Facebook](#) che conta più di 14.000 fan e diverse pagine personalizzate sul territorio, tra cui anche [FIAB Cagliari](#) con più di 2000 fan. Mentre la pagina istituzionale sponsorizza sia tour che etica, le pagine dei territori puntano quasi solo sull'etica e su eventi organizzati a favore della mobilità sulle due ruote.

I post passano da zero engagement ad un livello di engagement altissimo (500 like e 150 condivisioni), la pagina Facebook sembra avere un ruolo da lobby per farsi da portatrice di interesse per le richieste dei numerosi ciclisti nazionali.

La pagina in questo caso sembra andare meglio del sito a livello di pubblicità e organizzazione di eventi con l'aiuto degli utenti.

FIAB è presente anche su Twitter, su Instagram invece è presente solo FIAB Milano. Le pagine di [ECF](#) ed [EuroVelo](#) sembrano avere su Facebook un ruolo da agenzia stampa, con un piano editoriale ben definito.

Ogni socio gode come sempre dell'assicurazione RC conto terzi! Noi ci siamo, aspettiamo come sempre anche voi! Anche solo per diffondere il nostro messaggio! 😊

Ogni giorno
Dalla parte di chi pedala!

Campagna Tesseramento Fiab 2017

Ogni giorno
Dalla parte di chi pedala!

Campagna Tesseramento

Mi piace Commenta Condividi Hootlet

516

159 condivisioni

Commenti più in vista

La Sardegna in bicicletta: a livello regionale l'unica pagina degna di nota sembra essere "La Sardegna in bicicletta" che conta meno di 500 fan. Alterna post sui tour a notizie sportive e non sembra avere un piano editoriale definito, si può fare di meglio.



FIAB Cagliari: la pagina territoriale della FIAB conta più di 2000 fan. Sicuramente a livello regionale, è la pagina sull'argomento bici con più engagement ma difficilmente sponsorizza itinerari e il cicloturismo in generale.



8. Case history

L'Italia rispetto alla tematica cicloturismo si trova abbastanza indietro rispetto ad alcuni paesi europei (Olanda, Paesi Nordici). Tuttavia possiamo rintracciare anche all'interno del panorama italiano alcuni casi interessanti.

Nel 1989 nasce la **FIAB Associazione Italiana Amici della Bicicletta**. L'obiettivo principale è la "*diffusione della bicicletta quale mezzo di trasporto ecologico, in un quadro di riqualificazione ambientale*". L'associazione presenta **Bicitalia**, un progetto che prevede la realizzazione di 15 grandi percorsi che attraversano l'Italia lungo 16.500 km di percorsi ciclabili.

Una delle regioni italiane virtuose è sicuramente il **Trentino Alto Adige**.

Già nel 1988 la regione si è dotata di una legge in tema di piste ciclabili, poi aggiornata nel 2010.

Tale legge ha consentito al Trentino di progettare e realizzare le prime piste ciclabili già alla fine degli anni ottanta.

Ecco alcune delle piste ciclabili più frequentate:

- la ciclabile della Valle Dell'Adige (96 km)
- la ciclabile della Val di Sole (35 km)
- la ciclabile della Valsugana (48 km)
- la ciclabile del Garda – Basso Sacra (19 km).

Una struttura importante presente in questi percorsi ciclabili è rappresentata dal Bicigrill che ha le seguenti funzioni:

- ristorativa
- di assistenza per le biciclette
- informativa con brochure e personale specializzato

Un altro caso di eccellenza è rappresentato dalla **città di Bolzano**.

Già nel 2002, anno della presentazione del nuovo Piano della Mobilità Ciclabile, la media annua di spostamenti su due ruote si attestava sul 17,5%.

Questo piano comprendeva:

- attività di marketing.
- segnaletica apposita.
- monitoraggio degli spostamenti attraverso un dispositivo "contabici" attivo già dal 2006.
- progetti di sensibilizzazione all'utilizzo della bicicletta.

Il risultato di questo progetto è un sito molto completo per chiunque voglia intraprendere nella zona una vacanza in bicicletta: <http://www.bolzano-bozen.it/bolzano-in-bici.htm>.

Non si può dimenticare **Veneto Bike**.

La Regione Veneto ha avviato [“Veneto Bike”](#) che include tutta una serie di progetti volti allo sviluppo del segmento cicloturismo.

Il primo passo avviene nel 2005, quando la Giunta Regionale approva il Piano Regionale della Mobilità Ciclistica, redatto in collaborazione con la FIAB. Lo stesso anno prende il via il Progetto Interregionale Cicloturismo, al quale partecipano, oltre al Veneto, anche la Toscana, il Friuli Venezia Giulia, la Liguria, la Lombardia, la Sardegna e l'Umbria. E' stato creato il sito web [Pedalitalia](#), ideato per poter diventare un punto di riferimento dell'offerta cicloturistica italiana.

Le aree individuate sono le seguenti:

- interventi di sistemazione dei percorsi cicloturistici;
- coordinamento, supporto animazione e monitoraggio
- azioni di promozione della rete ciclabile

Tra gli strumenti di promozione realizzati vi è il **roadbook**, una guida dettagliata che descrive quello che il visitatore vedrà lungo la strada e fornisce ulteriori indicazioni e suggerimenti circa le attrazioni nelle vicinanze dell'itinerario.

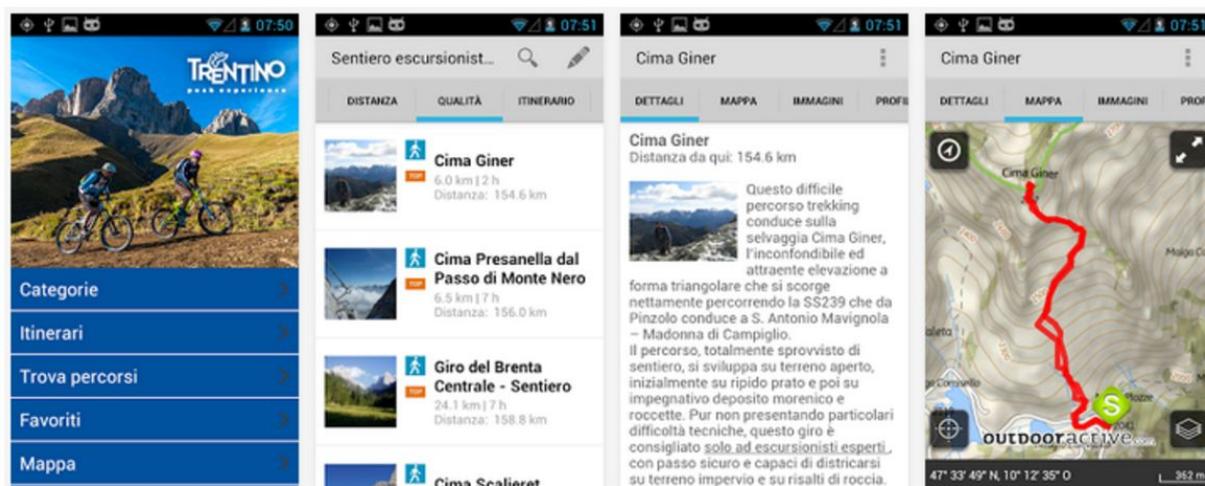
Anche il portale turistico www.veneto.to è stato arricchito della sezione cicloturismo sotto la voce sport e turismo. Le pagine, consultabili sia in italiano che in altre cinque lingue, offrono una breve descrizione della rete e la possibilità di scaricare le tracce per il GPS.

9. Applicazioni

Le app valutate hanno come principale obiettivo quello di valorizzare il percorso ed il territorio attraversato dal cicloturista, solitamente con mappe interattive, descrizione di itinerari e consigli per una visita.

1) Trentino Outdoor

L'applicazione realizzata per VisitTrentino è una vera e propria fucina di informazioni e contenuti. Tra gli itinerari, oltre ad escursioni, alpinismo, nordic walking e proposte per l'inverno, vi è un'intera sezione dedicata alla bicicletta ed in essa si trovano le descrizioni di tutte le piste ciclabili del Trentino.



2) Ciclabile Dolomiti

L'applicazione è semplice ma completa, con il percorso della **vecchia ferrovia delle Dolomiti**, ora riadattato a ciclabile, suddiviso in quattro parti. Per ognuna di esse viene data una breve descrizione con qualche immagine dei magnifici luoghi attraversati. Oltre a questo, sono presenti consigli per la visita, per dormire e mangiare oltre che altri servizi presenti sulla ciclabile. Manca però totalmente la parte di navigazione, non essendo presenti mappe da seguire con la strumentazione GPS.



3) Bike city guide

Una App per pedalare in città. Bike city guide permette di selezionare una città dei seguenti paesi: Austria, Belgio, Francia, Germania, Olanda, Spagna e Svizzera.

Una volta scelta la città bisogna scaricare il "pacchetto città" (alcuni sono gratuiti, altri a pagamento) e si può iniziare a navigare tra i contenuti: sono presenti tour già inseriti che si possono seguire oppure, in alternativa, è possibile visualizzare soltanto le attrazioni della città suddivise per categoria (attraverso gli "Individual tour"). Le potenzialità di questa app sono davvero notevoli anche se per ora non sono presenti città italiane nel progetto.



10. Analisi strutture di ricezione.

La Germania è stata la prima ad intuire le potenzialità del mercato dell'ospitalità ai cicloturisti perché a partire dal 1995 è stata creata e implementata una rete di accoglienza sotto il marchio "**Bett&Bike**". Se il progetto iniziale ha visto la partecipazione di sole 216 strutture, nel 2012 il progetto ne contava più di 5.400 e il fenomeno sembra essere in continua crescita.

In molte nazioni europee (Olanda, Francia, Belgio) sono nate associazioni simili, con lo scopo di certificare quei servizi a misura di cicloturista sia nel settore dell'alloggio che in quello della ristorazione.

Vi sono infatti alcune caratteristiche che un alloggio per cicloturisti deve rispettare:

- Rimesse chiuse per le biciclette, oppure la possibilità di portarle in camera.
- Un angolo per la pulizia delle bici dotato di pulitore a pressione.
- Attrezzi per la manutenzione.
- Colazione per biker: barrette, müsli, frutta, ecc.
- Lavanderia gratuita.
- Una guida dei percorsi della zona.
- Serate a tema.
- Varie informazioni per ciclisti alla reception dell'albergo.
- Meteo attuale.
- GPS a noleggio.
- Bici elettriche disponibili in albergo o a richiesta.
- Albergatori competenti.

Il servizio **Albergabici®** della **Fiab** propone a tutte le strutture ricettive (alberghi, agriturismo, bed & breakfast, campeggi, ecc) che offrono servizi a favore dei ciclisti e si sentono in qualche modo "Amici della Bicicletta" di farsi conoscere nel mondo del cicloturismo e cicloescursionismo.

Albergabici® ha come obiettivo quello di segnalare le strutture idonee ai ciclisti, con lo scopo di mettere in rete utili informazioni, altrimenti difficilmente reperibili.

In integrazione con un elenco approfondito di itinerari nel sito <http://www.bicitalia.org/cms/it/>.

11. Opportunità e finanziamenti della Regione Sardegna.

Il 3 febbraio 2017 è stato presentato in conferenza stampa, dall'Assessore ai Lavori Pubblici Paolo Maninchedda, il documento essenziale per poter procedere ai bandi di progettazione e poi di esecuzione dei lavori per quanto concerne il cicloturismo in Sardegna. Lo studio accoglie le indicazioni che la Regione Sardegna aveva dato ad Arst: utilizzare il più possibile i tracciati della rete ferroviaria dismessa e garantire il maggior livello di sicurezza e il minor impatto ambientale possibili.

A un anno e mezzo dall'avvio del percorso di progettazione dal basso che ha coinvolto 65 associazioni, 209 enti locali, gli Assessorati al Turismo, all'Agricoltura, all'Ambiente e agli Enti Locali, l'Enas e l'agenzia Forestas, la Giunta ha approvato lo studio preliminare predisposto dall'Arst in collaborazione con l'Università di Cagliari stanziando i primi **15 milioni di euro**.



La rete complessiva si svilupperà per più di 2000 km lungo i cinque itinerari previsti dall'Atlante Ciclistico della Sardegna (Itinerario Sud, Itinerario Ovest, Itinerario Nord Ovest, Itinerario Nord Est, Itinerario Est).

In particolare è prevista una rete principale (costituita da tre dorsali: centrale 300 km, costiera occidentale 630 km, costiera orientale 580 km) e una rete secondaria per 1200 km.

Il costo totale è stato stimato in 225 milioni di euro: i finanziamenti necessari a realizzare l'intervento saranno intercettati anche dai fondi europei, per accedere ai quali era indispensabile dotarsi di un Piano. La rete sarà ora sottoposta alla verifica dei requisiti previsti per far parte della rete Eurovelo, composta da 14 ciclovie in tutti i Paesi europei per un totale di 70mila chilometri di cui 45mila già realizzati e attrezzati.

In tutto dunque **2700 chilometri da godere in bicicletta**, utilizzando anche tracciati esistenti, ferrovie dismesse, piste di servizio di canali irrigui, puntando su un settore in forte crescita che fa muovere migliaia di viaggiatori stranieri benestanti e “green” che spendono in media a testa dai 90 ai 130 euro al giorno. **È stato calcolato che ogni chilometro “attrezzato” genera un indotto tra i 110 mila e i 350 mila euro l’anno.**

N°	ITINERARIO	km
1	Porto Torres - Alghero	53,55
2	Alghero - Bosa	49,64
3	Bosa - Oristano	79,34
4	Oristano - Terralba	30,91
5	Terralba - San Gavino	38,29
6	San Gavino - Cagliari (Elmas)	59,15
7	Sassari (Platamona) - Ozieri /Chilivani	72,69
8	Ozieri /Chilivani - Illorai /Tirso (stazione)	78,73
9	Illorai /Tirso (stazione) - Sedilo - Sorradile	40,86
10	Sedilo - Oristano	64,91
11	Bosa - Macomer	39,62
12	Macomer - Illorai/Tirso (stazione)	45,82
13	Sorradile - Samugheo	35,16
14	Samugheo - Senis - Ales	44,75
15	Ales - Villamar	22,94
16	Senis - Nuragus	25,65
17	Isili - Sanluri/Sanluri Stato	54,63
18	Porto Torres - Badesi	62,29
19	Badesi - Santa Teresa di Gallura	56,19
20	Santa Teresa di Gallura - Arzachena	56,21
21	Arzachena - Olbia	73,27
22	Olbia - Siniscola	65,93
23	Siniscola - Orosei	53,12
24	Orosei - Dorgali (soluzione entroterra)	35,42
24A	Orosei - Dorgali (soluzione litoranea)	20,65
25	Dorgali - Baunei - Tortoli	65,30
26	Tortoli - Villaputzu	78,32
27	Villaputzu - Villasimius	55,90
28	Villasimius - Cagliari (Quartu S.E.)	40,02
29	Olbia - Telti (Stazione Monti) - Berchidda	42,77
30	Berchidda - Ozieri /Chilivani	41,45
31	Illorai/Tirso (stazione) - Nuoro	34,23
32	Nuoro - Dorgali	34,66
33	Cagliari - Pula (Santa Margherita)	53,83
34	Pula (Santa Margherita) - Giba	51,65
35	Porto Torres - Stintino	38,68
36	Telti (Stazione Monti) - Tempio Pausania	34,75
37	Oristano - Cabras (Tharros)	23,53
38	San Gavino - Arbus (Piscinas)	39,10
39	Assemini - Siliqua	22,69
40	Olbia - Arzachena (Soluzione entroterra)	
41	Olbia - San Teodoro (Soluzione litoranea)	
42	Olbia - San Teodoro (Soluzione entroterra)	

All'interno della rete regionale, Università e Arst hanno individuato **42 itinerari** per un totale di 1916,60 km, che vanno a comporre le diverse direttrici regionali. Di questi 42 sono stati

studiati i primi 24, che coprono il 57,5% (1.103 km) della rete complessiva in base ad alcuni criteri di priorità (per esempio connessione ai gate di porti e aeroporti, interconnessione con parchi e ambiti di interesse naturalistico).

Nella tabella gli itinerari prioritari.

N°	ITINERARIO	km
1	Porto Torres - Alghero	53,55
2	Alghero - Bosa	49,64
3	Bosa - Oristano	79,34
4	Oristano - Terralba	30,91
5	Terralba - San Gavino	38,29
6	San Gavino - Cagliari (Elmas)	59,15
7	Ozieri /Chilivani - Illorai /Tirso (stazione)	78,73
8	Bosa - Macomer	39,62
9	Macomer - Illorai/Tirso (stazione)	45,82
10	Ales - Villamar	22,94
11	Isili - Sanluri/Sanluri Stato	54,63
12	Porto Torres - Badesi	62,29
13	Badesi - Santa Teresa di Gallura	56,19
14	Santa Teresa di Gallura - Arzachena	56,21
15	Arzachena - Olbia	73,27
16	Tortolì - Villaputzu	78,32
17	Villaputzu - Villasimius	55,90
18	Villasimius - Cagliari (Quartu S.E.)	40,02
19	Cagliari - Pula (Santa Margherita)	53,83
20	Pula (Santa Margherita) - Giba	51,65
21	Assemini - Siliqua	22,69
22	Olbia - Arzachena (Soluzione entroterra)	
23	Olbia - San Teodoro (Soluzione litoranea)	
24	Olbia - San Teodoro (Soluzione entroterra)	

12. GLI OBIETTIVI.

Gli obiettivi di seguito identificati mirano a promuovere il settore del cicloturismo in Sardegna, attraverso canali innovativi, commerciali e di comunicazione, nonché piattaforme tecnologiche dedicate a sviluppare nuovi prodotti turistici e migliorare quelli già esistenti e relazioni con le più importanti associazioni del settore (FIAB, ECF etc...).

Nello specifico, il progetto si propone di promuovere l'offerta regionale del cicloturismo con i seguenti obiettivi:

- offrire al mercato un quadro complessivo dell'offerta cicloturistica sarda legata al territorio e all'ambiente, alla qualità e specializzazione delle strutture di accoglienza e dei servizi.
- incrementare e rafforzare i flussi turistici ed escursionistici verso la Sardegna al fine di valorizzare l'attrattiva del prodotto cicloturismo.
- ampliare il ventaglio dei mercati di riferimento per il cicloturismo attraverso i rapporti con le associazioni nazionali ed estere.
- realizzare una mappatura delle piste ciclabili della Sardegna;
- valorizzare i percorsi ciclabili individuati dalla mappatura nella loro interesse, per migliorare e favorire il posizionamento della Sardegna sul mercato nazionale ed internazionale.
- specializzare ed arricchire il prodotto realizzando nuove offerte mirate per i target individuati.
- individuare e sviluppare canali alternativi di promozione e commercializzazione.
- realizzare guide (analogiche e digitali) e altri strumenti promozionali dedicati ai percorsi cicloturistici regionali per i mercati nazionale ed estero.

I progetti possono estendersi anche a prodotti esperienziali che coinvolgano tutti i settori inerenti al turismo sostenibile (itinerari religiosi, dello shopping, culturali, enogastronomici e naturalistici), per mettere a sistema servizi e prodotti che conferiscono unicità all'esperienza turistica in Sardegna, purché tali estensioni siano coerenti con gli obiettivi generali di progetto.

13. GLI STRUMENTI

Dall'analisi precedente, si nota come il target principale di riferimento sia internazionale. Il nostro target, qualora decida di fare una vacanza in bicicletta in Sardegna ha bisogno di punti di riferimento sia offline che online che mancano quasi del tutto in Sardegna.

Vi sono infatti online alcune risorse come tariffe per i campeggi e hotel, la descrizione di qualche percorso ma non vi è nessuna risorsa omogenea che possa diventare un punto di riferimento per chi cerchi una vacanza in bicicletta. Dall'analisi in rete infatti sono state trovate le seguenti risorse abbastanza datate:

<http://www.pedalitalia.it/scheda/guida-cicloturistica-della-sardegna>
<http://www.bikeitalia.it/category/itinerari-cicloturismo/italia/sardegna/>
<http://www.bikeitalia.it/2008/06/05/sardegna-in-bicicletta/>
<http://www.dolcevitabiketours.com/it/sardegna>
<http://www.cicloturismo.com/sardegna.aspx>

Di conseguenza, come strumenti fondamentali sia offline e che online sono stati rintracciati:

- **Redazione di una guida (cartacea e pdf)** con la descrizione dei principali e più suggestivi percorsi che il cicloturista può affrontare. In questo modo potrà essere distribuita negli uffici turistici delle principali mete. Inoltre nella versione pdf, potrà essere resa disponibile anche online.
- **Realizzazione di un sito web** con una serie di importanti informazioni che diventerà il punto di riferimento per i cicloturisti. Le informazioni che dovranno essere presenti saranno: descrizione della Sardegna come meta per i cicloturisti ovvero quali sono le sue particolarità, indicazioni sui percorsi principali e più suggestivi, indicazioni sugli alloggi attrezzati per cicloturisti, indicazioni su dove ristorarsi, indicazioni su ospedali e pronto soccorso, indicazioni su ristoranti e bar.
- **Realizzazione di un'applicazione "Cicloturismo Sardegna"**. Il target di riferimento è sempre in movimento per cui sarebbe indispensabile la creazione di un'applicazione con presenti tutti i percorsi ciclabili della Sardegna, i luoghi attrezzati dove dormire e dove ristorarsi.
- **Sviluppo dei canali social di "Cicloturismo Sardegna"**. In particolare le azioni dovrebbero essere rivolte al canale Facebook e Instagram. Facebook è un canale social molto diffuso e può essere raggiunto in maniera molto semplice dal nostro target. Mentre su Instagram potrebbe essere valorizzato in maniera visuale il suggestivo paesaggio della Sardegna e l'enogastronomia. Uno degli obiettivi fondamentali è sicuramente creare una community di appassionati.
- **Sensibilizzazione delle istituzioni** diretta alla creazione di una cultura turistica incentrata sulla nicchia del cicloturismo e conseguente realizzazione di partnership con le associazioni nazionali come la **FIAB** in modo da realizzare eventi e promuovere la diffusione di pratica turistica.