

La sfida del **cicloturismo** per non perdere i fondi da 600 milioni del Pnrr

Risorse

Bel Paese a due ruote

Il 2020 è stato l'anno in cui gli italiani hanno giocato forza scoperto che il Paese in cui vivono è il più bello del mondo, nel 2021 hanno imparato a visitarlo in modalità innovative, diverse dal comune. Cosa meglio della bicicletta per riscoprire le bellezze dell'Italia a una velocità che, più che lenta, è giusta per apprezzare un patrimonio storico, artistico, naturale e - perché no? - enogastronomico che non ha uguali al mondo. L'anno scorso è stato stimato un flusso di cicloturisti che ha rasentato i cinque milioni, per quest'anno nessuno si azzarda a fare una stima sia pur approssimativa. Ma, dall'Abruzzo alla Calabria passando per le Marche e l'Umbria, è stato un boom del viaggio a due ruote, uscito dai tradizionali territori del Triveneto.

«Si è realizzata una congiuntura astrale di voglia di movimento post-Covid, boom dell'ebike e crescita della vacanza alternativa che ha portato all'affermazione definitiva della bicicletta come mezzo per visitare i territori», spiega Sebastiano Venneri, responsabile turismo di Legambiente, l'associazione che da qualche anno calcola l'impatto economico del settore insieme a Isnart. Secondo le stime 2019 il settore cuba 4,6 miliardi di euro, che vanno ad aggiungersi ai 9 miliardi di produzione e distribuzione. Ma il potenziale è quattro volte tanto! Sarà un esercizio puramente teorico, ma dà un'idea delle cifre in ballo: se i 58mila km di ciclovie italiane rendessero quanto una *best practice* come il Trentino, che ottiene 338mila euro di ricavi per km di ciclabile, si arriverebbe a un potenziale vicino ai 20 miliardi. Il che non sorprende se si pensa che un Paese come la Germania, con un territorio e un clima meno vocato al **cicloturismo** a due ruote arriva a quasi 20 miliardi.

Una delle opzioni per lo sviluppo del settore è il potenziamento delle

infrastrutture ciclabili, come indica anche il report dell'ufficio studi di Banca Ifis nel suo Marketwatch dedicato alla filiera della bicicletta, che individua proprio nel **cicloturismo** una dei grandi *driver* di espansione del settore. Il Pnrr italiano prevede di destinare un totale di 600 milioni di euro per lo sviluppo della rete viaria dedicata, 200 per le ciclovie urbane, 400 per quelle turistiche. Nelle 22 principali città italiane le ciclabili si estendono per oltre 2.300 km, cui si aggiungeranno altri 2.600 km sulla base dei Piani urbani di mobilità sostenibile già approvati. Il ministero delle Infrastrutture ha indicato che sarà privilegiata la rete del sistema nazionale delle ciclovie di Graziano Del Rio, che ha già beneficiato di fondi ingenti, non tutti però in realtà spesi.

Ora si tratta di non sprecare queste nuove risorse che potranno permettere di completare e unire le diverse tratte finora realizzate.

L'obiettivo è quindi dare continuità di struttura alle venti ciclovie che innervano l'Italia da Sud a Nord, di cui quattro collegate ai grandi corridoi europei Eurovelo: la ciclovie del Sole, dal Brennero fino alla punta meridionale della Sicilia, quella del Po e l'Adriatica, che connettono da Est a Ovest Trieste con Venezia e Torino per poi scendere a Ventimiglia, la Francigena che arriva dalla Svizzera e segue la dorsale appenninica fino a Brindisi. «L'infrastruttura è decisiva per il rilancio del **cicloturismo**: i 400 milioni del Pnrr potranno moltiplicare l'impatto se si uniranno a fondi messi a disposizione dalle regioni e dagli enti locali», sostiene Piero Nigrelli di Confindustria Ancma.

Ma Venneri sostiene che quella delle infrastrutture non è l'unica strada da percorrere: «Guai a pensare che il cicloturismo si possa sviluppare solo così: certo ci vogliono reti strutturate per soddisfare la domanda delle famiglie e di chi vuole viaggiare in totale tranquillità, ma si

possono sfruttare anche le reti già esistenti», sostiene, forte del suc-

cesso della ciclovie dell'Appennino, 3mila km di ciclabile approntata connettendo strade a bassa intensità di traffico con un investimento limitato a due milioni di euro. «Quello che manca veramente - prosegue il responsabile di Legambiente - sono i servizi accessori: ristori, ciclofficine, servizi di emergenza e di trasporto bagagli, stazioni di ricarica per le ebike. Bisogna investire in formazione e qualificazione dell'offerta turistica per trasformare questi percorsi in pacchetti turistici veri e propri». La sfida per la conquista del cicloturista, che una volta superata l'emergenza tornerà a essere in gran parte straniera, si gioca sui territori. «Il cicloturismo obbliga a fare gioco di squadra, ad abbandonare il campanilismo, per sviluppare le competenze necessarie a favorire le connessioni, la rigenerazione di strade e borghi, l'imprenditoria locale, i contratti di rete, con progetti di integrazione tra pubblico e privato», conferma Gianluca Santilli, presidente dell'Osservatorio Bikeconomy. In questa prospettiva il ministero del Turismo sarebbe intenzionato a chiedere lo stanziamento di fondi fino a 100 milioni nella prossima legge di bilancio per lo sviluppo del cicloturismo. In una logica più di software, che di hardware.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

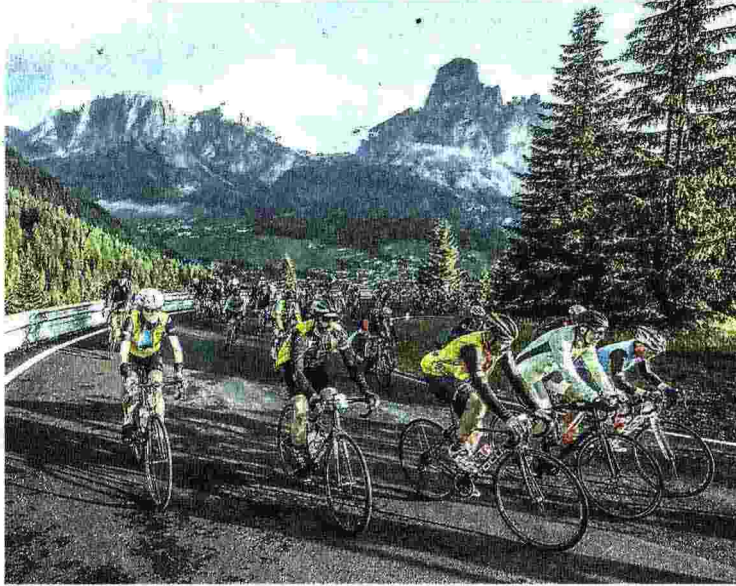


LO SVILUPPO
I fondi completeranno le grandi ciclovie a livello nazionale ma crescono anche infrastrutture leggere



LE POTENZIALITÀ
Il settore vale a oggi 4,6 miliardi di ricavi, che potrebbero diventare quattro volte tanto

SSD COMITATO MARATONA DLES DOLOMITES SRL - WWW.MARATONA.IT



Passione sportiva. La Maratona delle Dolomiti 2021(Passo Campolongo)

ESRI | **ESRI** | **ESRI**

Boom della bici. le Pmi artigiane provano il salto nell'industria

Il settore delle biciclette è in forte crescita e sta attirando l'attenzione delle Pmi artigiane che stanno investendo in tecnologia e automazione per migliorare la produzione e la qualità dei prodotti.

ESRI | **ESRI** | **ESRI**

ESRI riporta la produzione in Italia con i robot collaborativi

ESRI ha riaperto la produzione in Italia utilizzando robot collaborativi per migliorare l'efficienza e la sicurezza sul lavoro.

