



FACTOR Y M P R E S A
T U R I S M O

Let's
BIKE
THE
TOURISM

Allegato A:
CONTESTO e SFIDA

BIKE TOURING

La SFIDA: diventa la maglia rosa delle startup

BIKE TOURING è la nuova sfida di FactorYmpresa Turismo, il programma di incentivi avviato nel 2017 dalla Direzione Generale Turismo del Ministero per i Beni e le Attività Culturali e per il Turismo (MiBACT) e gestito da INVITALIA, l'Agenzia nazionale per l'attrazione degli investimenti e lo sviluppo d'impresa.

BIKE TOURING seleziona, confronta e premia le migliori idee d'impresa sul turismo in bicicletta, con riferimento ai tre pilastri del Piano Strategico Nazionale del Turismo 2017 – 2022:

- Sostenibilità
- Accessibilità
- Innovazione.

Con BIKE TOURING chi ha voglia di innovare può mettersi in gioco sul tema della mobilità sostenibile e della vacanza attiva, particolarmente attuale in prospettiva *next normal*.

In particolare, **siamo alla ricerca di idee e progetti** rivolti a:

- **chi viaggia in bici, e prepara, organizza, vive e racconta la propria esperienza in sella.** Qui il focus sono le persone prima, durante e dopo il loro viaggio in bicicletta: l'ingaggio, i fabbisogni da soddisfare, le soluzioni per migliorare la loro esperienza. Si attendono idee imprenditoriali che tengano conto dei diversi cluster di cicloturisti: individuali, in gruppo, amici, in famiglia; oppure
- **amministrazioni locali**, per rendere il contesto di una città e di una destinazione turistica *bike friendly*. Qui il focus è rivolto alla progettazione di servizi, prodotti e soluzioni che possano essere adottati da chi ha la responsabilità di governo, ai vari livelli territoriali, per creare e migliorare la fruibilità delle destinazioni turistiche da parte dei diversi gruppi di cicloturisti; oppure
- **operatori della filiera turistica** (alberghi, campeggi, B&B, ristoranti, agenzie di viaggi e tour operator, guide, trasporti, chi si occupa di enogastronomia e altre esperienze). Qui il focus è migliorare e innovare l'offerta di beni e servizi che interessano il cicloturista in una o più fasi del viaggio.

Le proposte che si attendono possono svilupparsi in diversi ambiti, quali, a titolo esemplificativo:

- Prodotti e attrezzature che aiutino il ciclista a viaggiare o a pianificare il viaggio, a confrontare destinazioni, a condividere esperienze, come ad esempio dispositivi smart, accessori, abbigliamento tecnico, componenti realizzati con materiali innovativi ecc.
- Servizi e infrastrutture per le destinazioni, che consentano a un territorio di diventare meta per ciclisti o a una destinazione turistica di riconvertirsi in chiave *bike friendly*. Tra questi ci sono, ad esempio, i servizi per l'ospitalità, la ristorazione, le bicipolitane, l'intermodalità dei trasporti ecc.
- Applicazioni e servizi integrati per potenziare la filiera turistica e attrarre diversi target di cicloturisti, nazionali e internazionali, come ad esempio servizi di noleggio e riparazione di attrezzature, servizi di vendita, promozione e comunicazione delle destinazioni e delle attività collegate al cicloturismo ecc.

2

L'economia delle due ruote

È opinione diffusa che viaggiare in bicicletta in Italia troverà nei numeri una conferma della tendenza degli anni passati. La domanda, anche internazionale, è in continua crescita, e potrà generare un aumento del Prodotto Interno Bici (PIB), termine coniato da Legambiente per misurare il PIL proveniente dall'economia che ruota attorno alla bicicletta. Il PIB stimato del 2019 ammontava a ben 7,6 miliardi di euro annui di ricavi solo per ciò che riguarda il cicloturismo, facendo così arrivare a quasi 12 miliardi di euro annui il valore attuale della ciclabilità nel nostro Paese¹.

Nel 2019² il cicloturismo ha generato nel nostro paese quasi **55 milioni di pernottamenti**, corrispondenti al 6,1% del totale ed è composto per lo più da viaggiatori internazionali (63% del

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

² 2° Rapporto Isnart-Legambiente VIAGGIARE CON LA BICI. Caratteristiche ed economia del cicloturismo in Italia, 2020.

totale). Le presenze dei cicloturisti italiani sono state pari a **20,5 milioni** e si stima che potranno raggiungere, a fine 2020, i **25,9 milioni di pernottamenti**, considerando i soggiorni di breve durata.

La spesa complessiva generata dai cicloturisti nel nostro Paese ammonta a **4,7 miliardi di euro**, pari al 5,6% del totale della spesa turistica, di cui 3 miliardi generati dalla componente internazionale dei turisti. La spesa media giornaliera pro capite del cicloturista si attesta intorno ai 75 euro, con il 40% del budget destinato alle spese di alloggio. I comportamenti di spesa cambiano significativamente con riferimento alla provenienza: gli italiani sono molto più orientati verso l'acquisto di prodotti alimentari e di abbigliamento, gli stranieri sono più attenti alle attività culturali ed all'informazione.

Secondo i tour operator specializzati in cicloturismo il pacchetto medio per un cicloturista comprende 7 notti, per un valore di circa 900 euro, e può essere itinerante o a base fissa. Gli stessi tour operator rilevano l'effetto trainante che le e-bike hanno avuto sul comparto da cui arriva ben il 34% delle richieste. Per quanto riguarda gli itinerari, molto richiesti quelli family-friendly (54%) e quelli bici e barca (30,8%). Dall'indagine effettuata emerge un forte desiderio dei cicloturisti di ripercorrere tappe ciclistiche divenute storiche.

Del cicloturismo va considerata anche l'importanza "relativa" rispetto al complesso dell'economia turistica locale. Infatti, **il peso del cicloturismo sulla domanda turistica complessiva dell'Italia è in media il 6%**, mentre nelle regioni a più alta vocazione cicloturistica l'incidenza è notevolmente più marcata, nell'ordine del 15-20%.

3

L'identikit del cicloturista

Il 1° Rapporto Isnart - Legambiente "Cicloturisti e Cicloturismo 2019"³ definisce, attraverso un'indagine campionaria, tre profili di turisti che hanno indicato tra le proprie scelte di viaggio "un posto ideale per praticare un particolare sport":

- Turisti sportivi, che prediligono una modalità di vacanza attiva
- Turisti CON bicicletta (Holiday cycling), per i quali l'escursione in bicicletta è una parte della vacanza, ma non è la principale componente (rientrano in questa categoria i turisti che durante il soggiorno hanno "praticato mountain bike, ciclismo")
- Turisti IN bicicletta (Cycling holidays), che svolgono vacanze della durata di almeno una notte e per i quali la principale motivazione della vacanza è il viaggio in bicicletta, utilizzata quale mezzo di trasporto e di conoscenza dei territori attraversati e come parte integrante dell'esperienza di viaggio (rientrano in questa categoria i turisti che nella motivazione principale della scelta della destinazione della vacanza hanno indicato "Praticare mountain bike, ciclismo").

A queste tipologie di profili, è possibile associare tre tipologie di cicloturismo:

³ 1° Rapporto Isnart-Legambiente, Cicloturismo e cicloturismi in Italia, 2019.

- **cicloturismo sportivo**, praticato da coloro che utilizzano la bicicletta in chiave sportiva, siano essi appassionati di bici da corsa o amanti delle avventure in mountain bike.
- **cicloturismo itinerante**, praticato da coloro che percorrono lunghe tratte di ciclopiste, in diversi giorni, soggiornando in luoghi sempre differenti.
- **cicloescursionismo**, praticato da coloro che sono interessati a inserire le escursioni sulle due ruote tra le attività da fare in vacanza.

Ma chi è il cicloturista nel nostro Paese? il cicloturista è generalmente più giovane della media dei turisti: il 40% ha un'età compresa tra i 31 ed i 40 anni, ma tra gli italiani la quota degli ultrasessantenni è dell'11%. La sua scelta di vacanza è ispirata fundamentalmente dai resoconti di viaggio di amici o familiari ma non di rado anche dal desiderio di ritornare in luoghi già visitati. Viaggia principalmente in coppia senza bambini (41% del totale) ma gradisce anche la presenza dei figli (le famiglie con figli sono il 26% del totale, più del doppio di quanto accade al turista medio, con diffusione soprattutto tra gli stranieri)⁴.

E-bike

Le e-bike sono le biciclette a pedalata assistita comunemente chiamate elettriche, che sono state inventate negli anni 1930 da Phillips nei Paesi Bassi e lanciate sul mercato dalla svizzera Flyer. L'e-bike è una importante opportunità per il cicloturismo, perché amplia la platea dei turisti in bicicletta anche a chi non è sportivo, e permette di vivere l'esperienza di viaggio abbattendo la barriera dello sforzo e della fatica.

4

La società di consulenza indiana Mordor Intelligence, in aprile 2020 ha svolto uno studio⁵ in cui evidenzia che il fatturato globale delle e-bike ha raggiunto, nel 2018, 14,775 miliardi di dollari. Una cifra, secondo lo studio pre-Covid, destinata a crescere del 6,39% tra il 2019 e il 2024.

Il successo della bicicletta elettrica in questi ultimi anni è legato anche all'innovazione, in particolare all'attenzione verso l'interfaccia tra e-bike e ciclista e a tutte quelle app che migliorano, per esempio, l'integrazione tra le informazioni su velocità, chilometri percorsi e stato della batteria.

La bici, Regione per Regione⁶

Per quanto riguarda le regioni di provenienza dei cicloturisti italiani, Veneto, Lombardia ed Emilia sono il punto di partenza di quasi la metà. Tra le regioni meridionali Campania, Calabria e Sicilia, assorbono, rispettivamente, il 3% del movimento domestico.

⁴ 2°Rapporto Isnart-Legambiente VIAGGIARE CON LA BICI. Caratteristiche ed economia del cicloturismo in Italia, 2020

⁵ E-bike market - growth, trends, and forecasts (2020 - 2025) Mordor Intelligence, April 2020

⁶ 2°Rapporto Isnart-Legambiente VIAGGIARE CON LA BICI. Caratteristiche ed economia del cicloturismo in Italia, 2020.

Anche l'origine dei flussi internazionali è molto concentrata: la prossimità favorisce la Germania (oltre un quarto del totale), poi Austria e Francia. Oltre agli USA è interessante osservare l'affacciarsi di diversi paesi dell'Europa centrale e meridionale.

Per quanto riguarda invece le regioni di destinazione, in una vasta area nord orientale che va dal Friuli alla Lombardia - passando per l'Emilia - transita quasi il 70% del movimento cicloturistico globale. Di questi, il Trentino ne intercetta la fetta più consistente (30% del totale) seguita da Lombardia (14%) e Veneto (10%). È interessata dai movimenti dei cicloturisti anche un'apprezzabile area meridionale (Puglia, Calabria, Sicilia e Sardegna) quasi a voler mostrare un'attrattività che riesce in qualche modo a prescindere dalla disponibilità di piste ciclabili ben attrezzate e servizi accessori, mentre Umbria, Campania, Molise ed Abruzzo sembrano solo appena sfiorati dal circuito delle due ruote.

Il cicloturismo predilige il corto raggio: i turisti in sella tendono a muoversi nella stessa area di residenza o, al più, in quelle limitrofe; i ciclisti in Lombardia ed Emilia-Romagna prediligono destinazioni di prossimità, mentre veneti e toscani si spingono fino al Sud, raggiungendo Sicilia e Calabria.

Anche i turisti internazionali prediligono la prossimità geografica: tedeschi e austriaci si concentrano in Trentino, i francesi si distribuiscono più o meno equamente tra Lombardia, Trentino e Sardegna, che rappresenta il terzo mercato di riferimento anche dei britannici.

5

Il Trentino-Alto Adige è la Regione che da sola intercetta la fetta più consistente dei turisti delle due ruote, il 30% dell'intero flusso. La Regione vanta 16 milioni di pernottamenti di cicloturisti, il 15% del movimento turistico globale, con 73 euro di spesa giornaliera pro-capite. Tutto ciò si traduce in 1,1 miliardi di euro di spesa cicloturistica complessiva annua. La regione ha 3.256 km. di percorsi ciclabili, con un impatto economico di circa 338 mila euro per km. Se si applicano su scala nazionale i fattori spesa/Km rilevati in Trentino, l'impatto del cicloturismo potrebbe raggiungere volumi di oltre 5 volte quelli registrati finora. Attraverso una reale valorizzazione dell'esistente, una migliore organizzazione e gestione dei servizi di supporto, in ben 9 regioni su 20 la spesa cicloturistica aumenterebbe di oltre 8 volte.

Le infrastrutture

Oggi in Italia ci sono oltre 58.000 chilometri di itinerari ciclabili. Precondizione per lo sviluppo del bike touring è la realizzazione di un Sistema Nazionale delle Ciclovie turistiche, progetto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e del Ministero per i Beni e le Attività culturali e per il Turismo avviato nel 2015⁷ e che potrà contare, fino al 2024, su risorse totali pari a 750 milioni di euro⁸.

⁷ Decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti 29 novembre 2018 recante "Progettazione e realizzazione di un sistema nazionale di ciclovie turistiche", pubblicato in Gazzetta ufficiale n. 18 del 22 gennaio 2019.

⁸ Con le leggi di Bilancio 2016 e 2017, il sistema nazionale delle ciclovie turistiche è stato finanziato con risorse nazionali per complessivi 372 milioni dal 2016 al 2024; con il cofinanziamento degli altri enti, si arriva ad una somma di 750 milioni.

È stato infatti progettato e avviato un importante investimento su opere infrastrutturali in perfetta simbiosi con il territorio circostante, sulla mobilità sostenibile e in particolare sulla **ciclabilità** quale forma di fruizione turistica sostenibile del territorio, capace di valorizzare gli itinerari storici, culturali e ambientali lungo tutta la penisola.

Le ciclovie sono state individuate su proposte dei territori e delle associazioni del settore. L'obiettivo è di offrire **10 ciclovie nazionali** sicure e di qualità che, una volta completate, raggiungeranno un'estensione di circa 6.000 chilometri e si inseriranno nel progetto "EuroVelo", i 15 corridoi ciclistici che attraversano il continente europeo.

I 10 i progetti sono:

[Ciclovie Ven-To](#), 680 chilometri da Venezia a Torino

[Ciclovie del Sole](#), 300 chilometri da Verona a Firenze

[Ciclovie dell'Acqua](#), 500 chilometri da Caposele (AV) a Santa Maria di Leuca (LE)

[Ciclovie GRAB Roma](#) – Grande Raccordo Anulare delle Biciclette, 44 chilometri a Roma

Ciclovie del Garda, 140 chilometri lungo le rive del lago di Garda

[Ciclovie della Magna Grecia](#), 1000 chilometri da Lagonegro (PZ) a Pachino (SR)

[Ciclovie della Sardegna](#), 1230 chilometri da S.Teresa di Gallura (OT) a Sassari passando per Cagliari

[Ciclovie Adriatiche](#), 820 chilometri da Lignano Sabbiadoro (UD) al Gargano

Ciclovie Trieste-Lignano Sabbiadoro-Venezia, 150 chilometri da Venezia a Trieste

Ciclovie Tirrenica, 870 chilometri dal confine Francia-Italia a Roma.

6

Let's bike the tourism

In conclusione, il cicloturismo per molte aree del paese potrebbe rappresentare un'effettiva occasione di sviluppo grazie a un importante bacino di domanda potenziale (nel 2019 sono state vendute in Italia 1,7 milioni di bici, ossia 3 al minuto!) e alla presenza di aree montane, borghi e destinazioni minori, che rispondono in pieno alle condizioni di salubrità e contatto con la natura sempre più sentite.

Le sfide da affrontare sono molteplici. Tra queste, concepire e costruire destinazioni a prova di virus, organizzare e adeguare il sistema dell'ospitalità e della ristorazione, ricalibrare il sistema dei trasporti a favore della bici, organizzare una comunicazione «realistica», che trasmetta un'idea positiva di mobilità e scoperta.