

LA BICICLETTA COME STRUMENTO PER IL TURISMO SOSTENIBILE IL CASO DELLA CICLOVIA VENEZIA-LECCE

Raffaele Di Marcello
Università degli Studi di Teramo

Abstract

In a general perspective of sustainable development also tourism has been involved in a series of actions, at world and European level, aiming at reducing the negative impacts of the tourism industry about destinations. In recent years the use of bicycles for hiking and tourism has progressed steadily expanding in Italy, in the wake of the experiences of other European countries. The use of bicycles for hiking and for the itinerant tourism, is one of the components that contributes to a sustainable tourist destination. To encourage this type of tourism is necessary creating infrastructure, such as network EuroVelo, which provide a series of itineraries along the whole European Union. In the context of the general study on the phenomenon of “bicycle tourism” we have focused on the Adriatic route BiciItalia which runs alongside the Adriatic, connecting Venice and Lecce, highlighting the fact that the route meets less than 43 protected areas (including a national park), and interfaces with other systems of mobility with low environmental impact (such as, for example, the rail network) and that the use of the bicycle can become, if properly exploited, a factor in the development of sustainable tourism also highly settled by man areas and vocated to a mass tourism as the center of the Adriatic coast.

Keywords: turismo in bicicletta, cicloturismo, costa adriatica.

1. Introduzione

La crisi energetica dei primi anni '70, unita ad una nuova consapevolezza dell'interdipendenza tra gli Stati del nord e del sud del

mondo, e la necessità di un approccio allo sviluppo che tenga conto anche delle dinamiche naturali, fa nascere il concetto di sviluppo sostenibile. La pubblicazione, nel 1972, del “*Rapporto sui limiti dello sviluppo*” (Meadows, et al., 2004), commissionato al Massachusetts Institute of Technology (MIT) dal Club di Roma¹, predice le conseguenze della continua crescita della popolazione sull'ecosistema terrestre e sulla stessa sopravvivenza della specie umana, ipotizzando che dopo l'anno 2000 l'umanità si sarebbe scontrata con la rarefazione delle risorse naturali fino all'autodistruzione.

Dal dibattito seguito a tale pubblicazione e ai suoi aggiornamenti, e dall'alternarsi di periodi di crisi economica ed energetica, nasce la definizione di sviluppo sostenibile, coincidente con quella contenuta nel “*Rapporto Brundtland*” (WCED, 1987) elaborato nel 1987 dalla Commissione Mondiale sull'Ambiente e lo Sviluppo (WCED) presieduta dell'allora premier norvegese Gro Harlem Brundtland:

lo sviluppo sostenibile non è uno stato fisso di armonia, ma piuttosto un processo di cambiamento nel quale lo sfruttamento delle risorse, la direzione degli investimenti, l'orientamento dello sviluppo tecnologico e i cambiamenti istituzionali, sono fatti coerentemente con le esigenze future, nonché con le attuali.

Una delle più note definizioni di Turismo Sostenibile viene elaborata, nel 1998, dall'Organizzazione Mondiale del Turismo (UNWTO), in analogia alla definizione di sviluppo sostenibile del “rapporto Brundtland”:

Le attività turistiche sono sostenibili quando si sviluppano in modo tale da mantenersi vitali in un'area turistica per un tempo illimitato, non alterano l'ambiente (naturale, sociale ed artistico) e non ostacolano o inibiscono lo sviluppo di altre attività sociali ed economiche.

¹ Il Club di Roma è una associazione non governativa, non-profit, di scienziati, economisti, uomini d'affari, attivisti dei diritti civili, alti dirigenti pubblici internazionali e capi di stato di tutti e cinque i continenti. Fondato nell'aprile del 1968, la sua missione è di agire come catalizzatore dei cambiamenti globali, individuando i principali problemi che l'umanità si troverà ad affrontare, analizzandoli in un contesto mondiale e ricercando soluzioni alternative nei diversi scenari possibili.

Nel 1992, con la Conferenza su Ambiente e Sviluppo delle Nazioni Unite (UNCED -United Nations Conference on Environment and Development) di Rio de Janeiro, vennero prodotti una serie di documenti tra cui la “*Dichiarazione di Rio*” (vedi Stanley, 1993) e l’ “*Agenda 21*”, ma il tema del turismo non venne esplicitamente trattato in nessuno degli atti ufficiali. Su iniziativa dell’UNEP (United Nations Environment Programme²) e dell’UNWTO (United Nations World Tourism Organization³) si avviano le consultazioni con gli stati membri dell’ONU, le organizzazioni della società civile, le amministrazioni locali e le imprese per definire, nel 1995, la “*Agenda 21 per l’industria del turismo: verso uno sviluppo sostenibile*” (WTTC et al., 1995). Parallelamente le due organizzazioni, collaborando ad iniziative regionali e di paesi membri delle Nazioni Unite, arrivano alla redazione di documenti fondamentali per il turismo sostenibile quali la “*Carta di Lanzarote per un Turismo Sostenibile*” (1995)⁴, la “*Carta di Berlino*” (1997)⁵ e la “*Carta di Calvià*” (1997)⁶.

Questo insieme di iniziative si consolida dapprima con la redazione del “*Codice mondiale di Etica del Turismo*”⁷, da parte dell’UNWTO, in occasione dell’Assemblea Generale di Santiago del Cile (1999) e, successivamente, nel 2002, in occasione del

² www.unep.org/

³ www2.unwto.org/

⁴ Nell’aprile del 1995 la località di Lanzarote, nelle isole Canarie, Spagna, hanno ospitato la prima conferenza mondiale dedicata interamente al turismo sostenibile. Il documento finale di tale conferenza è noto come Carta di Lanzarote.

⁵ Conferenza internazionale dei Ministri dell’Ambiente sulla Biodiversità e il Turismo, tenutasi a Berlino nel 1997. Il documento si intitola “*Turismo durevole e Sviluppo Sostenibile*”, meglio conosciuto come “*Dichiarazione di Berlino*”.

⁶ Nell’aprile del 1997 si tenne a Calvià, in Spagna, la Conferenza Internazionale sul Turismo e lo Sviluppo Sostenibile del bacino del Mediterraneo. Il documento finale è conosciuto come “*Carta di Calvià*”.

⁷ Il “*Codice Mondiale di Etica del Turismo*” è stato approvato nell’ottobre del 1999 dall’Assemblea Generale dell’Organizzazione Mondiale del Turismo delle Nazioni Unite (UNWTO), tenutasi a Santiago del Cile. Tale codice stabilisce un quadro di riferimento per lo sviluppo sostenibile e responsabile del turismo mondiale. E’ composto da dieci articoli e rappresenta uno strumento fondamentale per minimizzare gli impatti ambientali, sociali, culturali del turismo e per migliorare le condizioni di vita dei residenti dei territori interessati dai flussi turistici. Il codice è stato successivamente adottato dalle Nazioni Unite attraverso la risoluzione del 19 novembre 2011 (De Marchi et al., 2001).

World Summit on Sustainable Development di Johannesburg, e nel 2012 con il summit di Rio de Janeiro.

A livello europeo le riflessioni su turismo e sostenibilità culminano nel 2001 con l'adozione, nel corso della Conferenza internazionale sul turismo sostenibile tenutasi in Italia, a Rimini, della "Carta di Rimini", documento ripreso e modificato nella seconda Conferenza internazionale sugli stessi temi, tenutasi sempre a Rimini, nel 2008, (per un maggiore approfondimento degli atti della conferenza di Rimini si veda Provincia di Rimini e Regione Emilia Romagna, 2001).

Successivamente la Commissione Europea (2003), nella comunicazione "Orientamenti di base per la sostenibilità del turismo europeo" sottolinea l'estrema importanza della sostenibilità del turismo europeo, sia come contributo allo sviluppo sostenibile in Europa e nel mondo che per la crescita duratura, per la competitività e per il successo commerciale di tale settore economicamente rilevante. Sempre la Commissione Europea nel 2006, in una Comunicazione dal titolo "Rinnovare la politica comunitaria per il turismo: una partnership più forte per il turismo europeo" lancia un "Gruppo per la sostenibilità del turismo" (*Tourism Sustainability Group* - TSG), composto dai rappresentanti delle varie categorie interessate, con il compito di delineare un quadro d'azione particolareggiato che assegni attività specifiche alle singole parti interessate e comprenda i tempi concordati per l'attuazione. Il TSG pubblica, nel febbraio 2007, un rapporto sul tema "Azione per un turismo europeo più sostenibile", nel quale si definiscono otto obiettivi chiave per la sostenibilità del turismo europeo e si stabiliscono i meccanismi di attuazione per il raggiungimento di tali obiettivi. In uno di questi obiettivi (*Affrontare l'impatto dei trasporti turistici*, pag.10) e in uno dei meccanismi consigliati (*Turisti responsabili*, pag. 26) si individua la bicicletta quale mezzo di trasporto sostenibile per fini turistici. In una ulteriore Comunicazione del 2007, intitolata "Agenda per un turismo europeo sostenibile e competitivo", la Commissione Europea, nell'intento di rilanciare una politica di sostenibilità a lungo termine per tutto il settore turistico, afferma, richiamando la Strategia Europea per lo Sviluppo Sostenibile 2005-2010, che *Il turismo sostenibile svolge un ruolo di rilievo nella conservazione e nel miglioramento del patrimonio cul-*

turale e naturale in un numero di settori sempre maggiore, da quello artistico alla gastronomia locale, all'artigianato o alla tutela della biodiversità.

2. *Bicicletta e turismo sostenibile*

In tutti i documenti e gli studi sul turismo sostenibile si affronta il problema dell'impatto ambientale dei trasporti connessi al turismo, che viene individuato come una delle maggiori criticità. Nel febbraio 2007 il Tourism Sustainability Group (TSG), nel già citato rapporto *“Azione per un turismo europeo più sostenibile”*, individua la bicicletta quale mezzo di trasporto sostenibile per fini turistici. Anche la *“Carta Europea per il Turismo Sostenibile nelle Aree Protette”*⁸, associazione volontaria gestita dalla Federazione Europarc⁹, che unisce 107 aree protette di 13 Paesi Europei, prevede che *“I clienti saranno incoraggiati ad utilizzare al massimo i trasporti collettivi o a scoprire l'area protetta in bicicletta o a piedi o mediante altri mezzi non inquinanti. Questa politica riguarderà sia l'accesso alla struttura turistica, sia gli spostamenti nell'area protetta.”* e ancora *“Si realizzeranno attività di promozione per incoraggiare l'utilizzo di trasporti collettivi, sia per l'accesso all'area protetta, sia per gli spostamenti entro i suoi confini. Ridurre la circolazione di veicoli individuali costituirà una priorità, così come promuovere l'uso di biciclette e gli spostamenti a piedi”*.

La bicicletta, quindi, viene riconosciuta come strumento di trasporto utile a ridurre le emissioni e a promuovere politiche di sostenibilità.

In un recente studio della Direzione Generale delle Politiche Interne del Parlamento Europeo (Weston et al., 2012) si stima che, in Europa, si effettuino circa 2.295 miliardi di viaggi in bicicletta (escursioni giornaliere e turismo vero e proprio, con almeno un pernottamento fuori dalla residenza di origine) con un valore superiore a € 44 miliardi all'anno. Lo stesso studio evidenzia come l'utilizzo della bicicletta sia di per sé ecologico, essendo quasi libero da emissioni.

⁸ www.european-charter.org/home/

⁹ www.europarc.org/home/

Nell'indagine del Parlamento Europeo (Weston et al., 2012) si distinguono due tipologie di utilizzatori della bicicletta per fini "turistici": i ciclisti escursionisti, che compiono escursioni giornaliere, ed i veri e propri ciclisti turisti, che utilizzano la bicicletta per le proprie vacanze, pernottando al di fuori del loro domicilio abituale. Lo studio evidenzia come la maggior parte dei ciclisti escursionisti iniziano il loro viaggio in bicicletta direttamente dal proprio domicilio mentre i turisti ciclisti tendono ad usare i mezzi di trasporti più ecologici e a percorrere distanze più brevi per la loro destinazione. (vedi anche Di Marcello, 2012).

La bicicletta è di per sé un veicolo energeticamente efficiente, contribuendo ad un consumo di energia inferiore all'andare a piedi (Sexl et al., 1986), ma contribuisce anche alla riqualificazione dei territori (Lumdsen, 2000) alla riduzione delle emissioni (Formato, 2009), andando a influire su uno dei dieci indicatori europei, quello relativo a mobilità locale e trasporto passeggeri, utilizzati per valutare la sostenibilità dello sviluppo delle destinazioni turistiche (Touring Club Italiano, 2005).

Le ricadute positive dell'uso della bicicletta, sia per gli spostamenti verso le località di destinazione che all'interno delle stesse, si rilevano immediatamente. Infatti, a parità di flusso (Formato, 2009), una destinazione che presenta una connotazione cicloturistica può generalmente vantare:

- la riduzione del traffico veicolare, delle emissioni di anidride carbonica e solforosa, e dell'inquinamento acustico;
- l'abbassamento dell'indice di affollamento turistico;
- l'incremento delle aree e dunque della mobilità pedonale, anche come effetto indiretto delle politiche connesse alla promozione dell'uso della bicicletta;
- migliorando, di fatto, l'attrattiva della destinazione stessa.

La diffusione dell'uso della bicicletta, se adeguatamente sostenuta da politiche locali e nazionali, migliora anche il livello complessivo della sicurezza stradale, riducendo i costi sociali correlati al traffico e alla incidentalità e, di non minore importanza, l'impatto economico in termini di reddito generato sulle economie locali, regionali e nazionali sia in relazione alle infrastrutture (es. piste ciclabili), *network* (reti di percorsi ciclabili) e attività di promozione (Privitera, 2011).

Non secondario l'apporto che l'utilizzo della bicicletta fornisce al diffondersi del fenomeno che vede, come afferma Nocifora (2011), il turismo e la mobilità spaziale abbandonare progressivamente il paradigma della velocità, per perseguirne uno nuovo, orientato alla lentezza, facendo nascere il cosiddetto "turismo lento", intendendo come "lentezza" anche un impiego responsabile e consapevole delle risorse turistiche in modo da trarne soddisfazione (Savoja, 2011).

3. *Gli itinerari turistici ciclabili europei e italiani. Da EuroVelo a BicItalia*

La Federazione europea dei ciclisti (European Cyclists' Federation - ECF)¹⁰ nasce nel 1983 dall'unione di 12 associazioni, con l'obiettivo di promuovere, in ambito europeo, l'utilizzo della bicicletta come mezzo di trasporto e svago. Attualmente ha sede a Bruxelles, in Belgio, e rappresenta oltre 74 associazioni, in 20 paesi della UE, per un totale di oltre 500.000 iscritti. In Italia la ECF è rappresentata dalla FIAB – Federazione Italiana Amici della Bicicletta¹¹, individuata con D.M. 28 maggio 2004, tra le associazioni di protezione ambientale.

Nel 1995 la ECF, insieme alla società danese De Frie Fugle¹² e alla società inglese Sustrans¹³, sviluppano l'idea di creare una rete di piste ciclabili internazionali che coprano l'intera Europa. Nasce così Eurovelo¹⁴ (vedi fig. 1) gestita unicamente dall'ECF dal mese di agosto 2007, rete che attualmente conta 14 itinerari che interessano tutto il continente europeo. In Italia la rete Eurovelo prevede due itinerari, il numero 5 (Via Romea Francigena: Londra – Roma) e il numero 7 (*Middle Europe Route*: Capo Nord – Malta).

¹⁰ www.ecf.com

¹¹ www.fiab-onlus.it

¹² www.friefugle.dk

¹³ www.sustrans.org.uk

¹⁴ www.eurovelo.org - www.eurovelo.com



Fig. 1. - Rete ciclabile Eurovelo. - Fonte: www.eurovelo.org

La FIAB ha integrato la rete ciclabile Eurovelo, ideando la rete nazionale BicItalia¹⁵ (fig. 2), primo passo per la realizzazione della “rete nazionale di percorribilità ciclistica” già prevista dalla delibera CIPE n. 1, del 01 Febbraio 2001, relativa al “Piano Generale dei trasporti e della logistica”, dove si impegnava il Ministro dell’allora dicastero dei Trasporti e della Navigazione a sviluppare e a sottoporre a questo Comitato un apposito studio sulla fattibilità di una rete di percorribilità ciclistica nazionale, finalizzata principalmente all’incentivazione di forme di turismo sostenibile, con particolare

¹⁵ www.bicitalia.org



Fig. 2. - Rete ciclabile Rete ciclabile BiciItalia. - Fonte: www.bicitalia.org

riguardo alle zone ad elevata naturalità, definendone le relazioni con le altre reti e servizi di trasporto, le modalità di integrazione, i costi e le modalità di gestione, rete poi ripresa dal Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio che ha ideato un apposito studio di fattibilità (Gallimbeni e Pedroni, 2002).

La rete di BicItalia, per lo più ancora “virtuale”, in quanto gli interventi sul territorio dei singoli Enti e/o amministrazioni risultano attualmente non legati da una visione d'insieme, porterebbe alla realizzazione di 16.500 km di itinerari percorribili in bicicletta, sia in sede propria che su strade aperte ad altre tipologie di traffico (ma con elementi di moderazione e messa in sicurezza per tutte le categorie di utilizzatori), portando, così, l'Italia al livello di altre nazioni europee dove il rapporto tra rete ciclabile e rete stradale nazionale si attesta intorno al 5% (Tabella 1).

Esempi di reti ciclabili nazionali

PAESE	SUP. KMQ	ABITANTI (MILIONI)	RETE STRADALE KM	RETE CICLABILE NAZIONALE KM	% CICLAB / 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	(16 500)*	6%

* Proposta BICITALIA FIAB 2007
[fonti: Atlante De Agostini e archivi EuroVelo]

Tab. 1. – Raffronto tra reti ciclabili europee e ipotesi di rete ciclabile BicItalia
Fonte Passigato et al. (2008)

4. VE.LE. - *Ciclovía Adriatica Venezia Lecce, un esempio di itinerario turistico sostenibile*

L'UE nel periodo 2007-2013 ha speso, per tutte le sue attività, 993 miliardi di Euro¹⁶; di questi, 600 milioni sono stati destinati alla ciclabilità. Si stima che il budget per il periodo 2014-2020 possa arrivare a 1.025 miliardi. Tenendo conto di questa tendenza, e considerato che è ormai da più parti riconosciuta l'importanza della realizzazione di itinerari ciclabili come elemento di sostenibilità (Italia Nostra, 2010), nell'ambito del Dottorato di Ricerca in Sociology of Regional and Local Development, presso l'Università degli Studi di

¹⁶ Fonte www.fondieuropei2007-2013.it

Teramo, si sta portando avanti un progetto per implementare l'itinerario n. 6 di BicItalia, definito "Ciclovía Adriatica", collegando, lungo la costa adriatica, la provincia di Venezia con quella di Lecce, ricollegandosi all'analogo itinerario costiero orientale, individuato dall'itinerario n. 8 di Eurovelo, definita Via Mediterranea, che unisce Cadice, in Spagna, con Atene in Grecia e Cipro.

Il progetto è stato denominato VE.LE., dalle sigle delle due province ai vertici dell'itinerario, e analizza il percorso ciclabile che corre, per la maggiore estensione (km 1.000), parallelamente alla strada statale n. 16 "Adriatica", e coincide con il ramo n. 6 di BicItalia, che collega Santa Maria di Leuca (LE) con Ravenna, costeggiando la riviera italiana più ricca di spiagge dedicate al turismo balneare, attraversando cinque Regioni: Puglia, Molise, Abruzzo, Marche, Emilia Romagna, per poi inoltrarsi, nel Veneto, nelle lagune costiere fino a raggiungere Venezia. In prossimità di Ravenna il percorso incontra l'itinerario n. 5 BicItalia per ricollegarsi con l'itinerario Eurovelo n. 8, che in territorio italiano collega Trieste a Ventimiglia, costeggiano in parte il fiume Po, e potrebbe proseguire, attraverso il citato itinerario 8 Eurovelo, fino a Cipro e Cadice incrociando, in territorio sloveno, l'itinerario n.9 Eurovelo, denominato la Via dell'Ambra, che unisce la Polonia alla Slovenia.

L'itinerario VE.LE. attraversa sei regioni (Veneto, Emilia-Romagna, Marche, Abruzzo, Molise e Puglia), e venti Province (Venezia, Rovigo, Ferrara, Ravenna, Forlì-Cesena, Rimini, Pesaro-Urbino, Ancona, Macerata, Fermo, Ascoli Piceno, Teramo, Pescara, Chieti, Campobasso, Foggia, Barletta-Andria-Trani, Bari, Brindisi, Lecce) e oltre 113 territori comunali. Il percorso in bicicletta parte, da nord, dalle lagune venete per arrivare sui promontori pugliesi, attraversando ben 43 aree protette, tra cui tre Aree marine protette (Torre Cerrano in provincia di Teramo, Torre Guaceto in provincia di Brindisi e Porto Cesareo in provincia di Lecce), un Parco nazionale (Gargano), nove Parchi regionali, venti Riserve statali, e dieci Riserve regionali. La ciclovía è, per la maggiore estensione, praticamente affiancata dalla ferrovia adriatica (da Ravenna a Lecce), con 118 stazioni ferroviarie e, sull'intero tratto, incontra 45 porti turistici e numerosi porti commerciali. La possibilità dell'intermodalità treno più bici o treno più nave/traghetto, già sperimentata con successo in alcune regioni (vedi, ad esempio, le regioni Puglia e Mar-



Fig. 3. - Rete adriatica BySEAcle
Fonte Fabio Vallarola (<http://triviadicerrano.blogspot.it>)

che hanno stipulato apposite convenzioni con Trenitalia per il trasporto gratuito delle biciclette sui treni o i servizi di trasporto biciclette su traghetto nelle lagune venete), aumenta la sostenibilità della vacanza cicloturistica, come evidenziato dal Parlamento Europeo (Weston et al., 2012).

Diversi sono i progetti, in ambito locale ed europeo, che puntano a incrementare questa tipologia di turismo sull'asse adriatico interessato dal progetto VE.LE., sfruttando la possibilità di un utilizzo, per raggiungere le destinazioni o per la vacanza itinerante. Da segnalare, a livello locale, il progetto della "Via Verde della Costa Teatina"¹⁷, elaborato dalla Provincia di Chieti per recuperare il tracciato ferroviario costiero, attualmente dismesso, e trasformarlo in un itinerario ciclabile che si inserirebbe all'interno del nascente Parco Nazionale della Costa Teatina. E ancora il progetto della Regione Abruzzo¹⁸, denominato "Bike to Coast", che prevede il completa-

¹⁷ provincia.chieti.it

¹⁸ regione.abruzzo.it

mento dei percorsi ciclabili costieri su tutti i 131 km della costa abruzzese, unendo aree antropizzate con aree naturali protette. E ancora, in ambito europeo, il progetto predisposto dalla rete Adria-Pan (rete Aree Marine Protette), denominato “BySEAcle”¹⁹ che prevede una rete di collegamenti bicicletta e nave per unire, fisicamente, le aree protette in ambito adriatico (Fig. 3).

Altra iniziativa in ambito europeo è il progetto “ADRIMOB”²⁰, in linea con gli obiettivi perseguiti dall’Asse 3, Misura 3.2 (sistemi di mobilità sostenibile) del Programma di cooperazione transfrontaliero IPA finanziato dall’Unione Europea. Il progetto è finalizzato a favorire lo sviluppo del sistema di trasporto sostenibile lungo e tra le coste dell’Adriatico e coinvolge i principali porti dell’Adriatico (Venezia, Ravenna, Rimini, Cesenatico, Pesaro-Urbino, Pescara, Brindisi, Bari, Rovigno, Rab, Spalato, Durazzo, Bar, Igoumenitsa e i principali porti della zona slovena). I partner coinvolti nell’iniziativa perseguono l’obiettivo generale di realizzare un progetto che genera soluzioni concrete a problemi reali migliorando e potenziando l’accessibilità nell’area adriatica, delle infrastrutture e delle reti di trasporto. Gli obiettivi specifici sono:

- incoraggiare fortemente e favorire l’uso del trasporto marittimo per i passeggeri lungo le coste;
- rafforzare e integrare le reti infrastrutturali esistenti creando nuovi collegamenti tra i porti e le aree interne, al fine di creare nuove opportunità di lavoro e di rafforzare le vie marine incoraggiando le autorità pubbliche, competenti nel settore adriatico, a migliorare il livello di qualità dei servizi alla portualità, incrementare la sicurezza della navigazione e la tutela dell’ambiente marino.

Tra le azioni del progetto c’è anche l’installazione di stazioni di *bike sharing* nei principali porti turistici, in modo da favorire l’intermodalità bici/nave, favorendo così un turismo sostenibile.

Da ultimo va citato Il progetto “CY.RO.N.MED” (*Cycle Route Network of the Mediterranean*)²¹ che ha coinvolto quattro regioni dell’Italia meridionale (Puglia, Campania, Calabria e Basilicata), il Ministero dello Sviluppo Urbano di Malta, le Municipalità gre-

¹⁹ triviadicerrano.blogspot.it/2009/08/biseacle-adriatic-mobility-new-project.html

²⁰ www.adrimob-ipa.eu

²¹ cyronmed.basilicatanet.it



Figura 4 Progetto CY.RO.N.MED
Fonte <http://cyronmed.basilicatanet.it>

che di Atene e Karditsa e l'Ente del Turismo di Cipro ed è costituito nella:

- realizzazione dello studio di fattibilità di una Rete Ciclabile del Mediterraneo costituita dagli itinerari di lunga percorrenza n. 5, 7, 8 e 11 della Rete Ciclabile Europea EuroVelo e n. 6, 10, 14 della Rete Ciclabile Italiana BicItalia;
- formulazione di strategie per lo sviluppo del cicloturismo;
- elaborazione e pubblicazione di un manuale tecnico per la realizzazione della rete ciclabile.

Il manuale tecnico frutto di tale progetto (Passigato et al., op. cit.) costituisce un interessante esempio di come realizzare e promuovere itinerari ciclabili, nell'ottica di una mobilità ed un turismo sostenibili. In particolare, nel capitolo dieci, si affronta la tematica dei percorsi ciclabili in aree naturali, evidenziando come

le infrastrutture ciclabili, per quanto tra le meno impattanti fra tutte, sono comunque delle opere che alterano l'ambiente e gli stessi ciclisti, per quanto attenti e rispettosi della natura, sono comunque

destinati a lasciare un segno del loro passaggio. Va altresì sottolineato che la bicicletta è considerata un mezzo raccomandato dalle normative sulla sostenibilità nelle aree protette come si evince dalla Carta Europea del Turismo Sostenibile di Europarc, nonché dal punto 8.4 “strategia per il controllo dei trasporti della Guida metodologica per l’attuazione della stessa Carta (vedi www.europarc.it/cartaeuropa.html). Alcuni studi peraltro “assolvono” i ciclisti come elementi di disturbo per la natura considerando ad esempio un lavoro scientifico eseguito in Olanda i cui risultati sono riassunti nella seguente tabella (Tabella 2)

SPECIE ELEMENTO DI DISTURBO	CHIURLO	GABBIANO	BECCACCIA DI MARE	PITTIMA
PICCOLI AEROPLANI	39	27	18	23
PERSONE A PIEDI	31	17	65	32
ATTIVITÀ AGRICOLA	10	7	4	8
BOVINI	1	1	0	1
CICLISTI	0	0	0	1
ELEMENTI NATURALI	11	24	0	16
FATTORI SCONOSCIUTI	8	24	0	16

Autori Tensen e Van Zoest 1981

Tab. 2. - Eventi disturbanti osservati in percentuale per ogni specie nella costa olandese. Fonte Tensen e Van Zoest (1981) in Passigato et al. (op. cit.)

5. Conclusioni.

Il turismo in bicicletta rappresenta una forma di turismo sostenibile, sia per le caratteristiche del mezzo usato, che per le modalità di utilizzo da parte dei viaggiatori che lo scelgono per le loro vacanze, qualsiasi siano le modalità (turismo itinerante con diverse località di destinazione, turismo tradizionali con utilizzo della bicicletta per spostarsi all’interno della destinazione, ecc.).

La realizzazione delle infrastrutture indispensabili per incentivare tale tipo di turismo, se indirizzata al recupero e alla riconversione di infrastrutture esistenti (sedili ferroviari dismessi, argini di fiumi, viabilità secondaria, ecc.) è a impatto quasi zero, contribuendo a creare quella rete di vie verdi - *green ways* (Toccolini et al., 2004) - che potrebbero incentivare la realizzazione di “infra-

strutture verdi”, in linea con le indicazioni della Commissione Europea (2013), intese come *una rete di aree naturali e seminaturali pianificata a livello strategico con altri elementi ambientali, progettata e gestita in maniera da fornire un ampio spettro di servizi ecosistemici*.

La complementarità dell'utilizzo della bicicletta a fini turistici con l'uso di altri mezzi a ridotto impatto ambientale (treno, barca, ecc.) potrebbe, inoltre, diminuire gli impatti sia nelle destinazioni turistiche che sulla rete stradale (di collegamento con le destinazioni stesse e all'interno delle destinazioni, con una diversa definizione della mobilità urbana, ANPA, 2002) favorendo il turismo di prossimità e in aree attualmente marginalizzate da un punto di vista turistico, pur essendo appetibili da un punto di vista naturalistico e ambientale.

Bibliografia

Andriola, L. e Manente, M. (2000). *Turismo durevole e sviluppo sostenibile: il quadro di riferimento italiano*. Roma: Enea – Centro Ricerche Casaccia.

ANPA – Agenzia Nazionale per la Protezione dell'Ambiente (2002). *Mobilità ciclistica nelle aree urbane. Politiche per una mobilità sostenibile in Italia e in Europa*. Roma: ANPA.

Commissione Europea (2003). COM (2003) 716 definitivo. Comunicazione della Commissione al Consiglio, al Parlamento Europeo, al Comitato Economico e Sociale Europeo (e al Comitato delle Regioni). *Orientamenti di base per la sostenibilità del turismo europeo*. Bruxelles: Commissione Europea.

Commissione Europea (2006). COM(2006) 134 definitivo. Comunicazione della Commissione *Rinnovare la politica comunitaria per il turismo: una partnership più forte per il turismo europeo*. Bruxelles: Commissione Europea.

Commissione Europea (2007). COM(2007) 621 definitivo. Comunicazione della Commissione. *Agenda per un turismo europeo sostenibile e competitivo*. Bruxelles: Commissione Europea.

Commissione Europea (2013). COM (2013) 249 definitivo. Comunicazione della Commissione al Consiglio, al Parlamento Eu-

ropeo, al Comitato Economico e Sociale Europeo (e al Comitato delle Regioni). *Infrastrutture verdi – Rafforzare il capitale naturale in Europa*. Bruxelles: Commissione Europea.

Di Marcello, R. (2012). Turismo in bicicletta, opportunità per il territorio. In Ruisi, M. e Picciotto, L. (a cura di) *Atti IV Riunione Scientifica SISTUR (Società Italiana di Scienze del Turismo)*. Roma: Aracne editrice, pp 147 – 159.

Europarc (1998). *Carta Europea per il Turismo Sostenibile nelle Aree Protette*. Regensburg: Federazione Europarc. www.europarc.org/home/ [accesso del 14.09.2013].

Formato, R. (2009). *Cicloturismo. Strategie di sviluppo e benefici per le destinazioni turistiche*. Napoli: Edizioni Scientifiche Italiane.

Gallimbeni, R. e Pedroni, C. (2002). *La rete nazionale di percorribilità ciclistica. Studio di fattibilità e linee guida*. Roma: Ministero dell’Ambiente e della Tutela del Territorio.

Italia Nostra (2010). *Le coste “sensibili” di Italia Nostra. Rapporto sul paesaggio costiero regione per regione*. Roma: Italia Nostra.

Lumsdon, L. (2000). Transport and tourism: Cycle tourism: A model for sustainable development?, *Journal of Sustainable Tourism*, 8 (5), pp 361-373.

Meadows D. et al. (2004). *The limits to Growth. The 30 year-update*. Chelsea Green.

Nocifora, E. (2011). La costruzione sociale della qualità territoriale. Il turismo della lentezza come conquista del turista esperto, in Nocifora, E. et al. (a cura di), *Territori lenti e turismo di qualità. Prospettive innovative per lo sviluppo di un turismo sostenibile*. Milano: Franco Angeli

Privitera, D. (2011). I Parchi e il cicloturismo: integrazione strategica per lo sviluppo locale. *Agribusiness Paesaggio & Ambiente - Vol. XIV - n. 3, Marzo 2011*. pp 184 - 190.

Provincia di Rimini e Regione Emilia-Romagna (2001) *Atti della Conferenza Internazionale sul Turismo sostenibile*. Rimini: Provincia di Rimini.

Savoja, L. (2011). Turismo lento e turisti responsabili. Verso una nuova concezione di consumo, in Nocifora E., et al. (2011)

Sexl, R. et al. (1986). *Elementi di fisica*. Modena: Zanichelli.

Stanley P.J. (1993). *The Earth Summit: The United Nations Conference on Environment and Development (UNCED)*, London: Graham & Trotman.

Toccolini A. et al. (2004) *Progettare i percorsi verdi. Manuale per la realizzazione di greenways*. Sant'Arcangelo di Romagna: Maggioli.

Touring Club Italiano - Direzione Studi e Ricerche (2005). *Sviluppo sostenibile e competitività del settore turismo*. I libri bianchi del Touring Club Italiano, n. 13. Milano: Touring Club Italiano

TSG (2007). Rapporto del Gruppo per la Sostenibilità del Turismo, *Azione per un turismo europeo più sostenibile*. Bruxelles: Gruppo di lavoro per la Sostenibilità del Turismo.

WCED (1987). *Report of the World Commission on Environment and Development: Our Common Future* Transmitted to the General Assembly as an Annex to document A/42/427 - Development and International Co-operation: Environment – UN Document.

Weston, R. et al. (2012). *The European cycle route network Eurovelo*. Bruxelles: Unione Europea.

WTTC et al. (1995). *Agenda 21 for the Travel & Tourism Industry*. Londra-Madrid-San José de Costa Rica.

Sitografia

www.adrimob-ipa.eu

<http://cyronmed.basilicatanet.it>

www.ecf.com

www.eurovelo.com

www.eurovelo.org

www.fiab-onlus.it

www.fondieuropei2007-2013.it

www.friefugle.dk

www.provincia.chieti.it

www.regione.abruzzo.it

www.sustrans.org.uk

<http://triviadicerrano.blogspot.it>

www.unep.org

<http://www2.unwto.org>