

Università della Valle d'Aosta
Université de la Vallée d'Aoste

Dipartimento di Scienze Umane e Sociali

Corso di laurea in:
Lingue e culture per la promozione delle aree montane

Anno accademico 2020/2021

TESI DI LAUREA MAGISTRALE

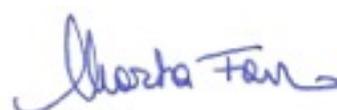
Cicloturismo e valorizzazione territoriale sostenibile: la Corona Verde
nella Città Metropolitana di Torino

Relatrice:

Chiar.ma Prof.ssa Anna Maria PIOLETTI

Candidata: Marta FAVRO

Matricola n°: 19 H02 030



Indice

Introduzione	1
1. Il turismo sostenibile	3
1.1 Il concetto di sviluppo sostenibile	3
1.2 La sostenibilità del turismo	7
1.2.1 I limiti e le sfide del turismo sostenibile	11
1.3 Il turismo e la lentezza	14
1.3.1 La differenza tra “turismo” e “viaggio”	14
1.3.2 Il turismo lento	17
1.3.3 La lentezza come strumento per riscoprire il paesaggio	21
1.4 Il turismo e lo sport	23
1.4.1 La definizione di turismo sportivo	23
1.4.2 Turismo sportivo e sostenibilità	26
2. Il cicloturismo	29
2.1 La bicicletta	29
2.1.1 La storia del mezzo	29
2.1.2 La bicicletta come simbolo culturale	32
2.2 La definizione di cicloturismo	35
2.3 Le diverse tipologie di turisti in bicicletta	39
2.4 La bicicletta come strumento per un turismo sostenibile	42
2.5 I benefici del cicloturismo	45
2.5.1 I benefici economici	45
2.5.2 I benefici ambientali	47
2.5.3 I benefici sociali e culturali	48
2.6 Le reti ciclabili in Europa e Italia	50
2.6.1 L’Europa	50
2.6.2 L’Italia	55
3. Il caso della Corona Verde nella Città Metropolitana di Torino	61
3.1 Il progetto Corona Verde	61
3.2 Il territorio della Corona Verde	65
3.2.1 I Parchi	68

3.2.2 I fiumi	71
3.2.3 Le Residenze Reali	73
3.2.4 Le aree rurali	74
3.3 I percorsi ciclabili all'interno di Corona Verde	76
3.3.1 La Corona di Delizie in Bicicletta	76
3.3.2 Lo StouRing e il progetto VELA	81
3.3.3 2 Ruote 2 Regge	86
3.3.4 Da Moncalieri a Chivasso lungo le rive del Po	92
3.3.5 La Ciclabile del Sangone	96
3.3.6 Lungo la Dora Riparia, sulle vie dei Pellegrini	101
3.3.7 Il Chierese e la Collina di Torino	106
3.4 Potenzialità e criticità cicloturistiche di Corona Verde	111
Conclusioni	116
Bibliografia	118
Strumenti legislativi	124
Sitografia	126

Introduzione

Il presente lavoro si propone di analizzare la pratica del cicloturismo e di come esso possa rappresentare un valido strumento di valorizzazione territoriale sostenibile prendendo in esame il caso specifico della Corona Verde nella Città Metropolitana di Torino.

La scelta di questo argomento nasce da una passione personale per la bicicletta. Da semplice attività fisica praticata nel tempo libero e durante le vacanze fin dall'infanzia, le due ruote sono recentemente diventate il mio lavoro: nel 2020 ho infatti conseguito l'abilitazione professionale di accompagnatore cicloturistico della Regione Piemonte, professione che attualmente esercito a tempo pieno. Sono inoltre vivamente interessata al tema della sostenibilità, aspetto che, come la tesi vuole dimostrare, ben si sposa con la pratica del cicloturismo.

Il primo capitolo si apre con un'analisi del concetto di sviluppo sostenibile nelle sue dimensioni ambientale, economica e sociale, e di come la sostenibilità possa essere applicata al settore turistico, evidenziandone limiti, opportunità e sfide. Si passerà poi ad esaminare il concetto di lentezza e di come essa costituisca una modalità di viaggio che permette di riscoprire il territorio e il paesaggio e soprattutto di ristabilire un legame tra visitatore, luogo e comunità locale, apportando benefici su più livelli (economico, culturale, sociale e individuale). Il capitolo si chiude con un'analisi riguardante il turismo sportivo e, più in dettaglio, si vedrà come le attività sportive a contatto diretto con la natura, come il cicloturismo, favoriscano la conoscenza del territorio e rappresentino un'importante occasione di sviluppo.

Il secondo capitolo approfondirà il fenomeno del turismo in bicicletta. Ripercorrendo la storia del mezzo, sia della sua evoluzione tecnica che dell'impatto culturale e sociale che ha avuto fin dalla sua nascita, si passerà poi a definire il concetto di cicloturismo e le varie tipologie di cicloturismo. In seguito, verranno descritti i benefici e le ricadute positive di questa forma di turismo e, a conclusione del capitolo, verrà illustrato un quadro sintetico delle principali reti ciclabili europee e italiane.

Le osservazioni introdotte in questi due capitoli forniranno un quadro generale del cicloturismo come forma di turismo lento e sostenibile, utile a introdurre il caso specifico oggetto di questa tesi, ovvero la Corona Verde all'interno della Città Metropolitana di Torino. Il terzo capitolo si propone infatti di descrivere il percorso intrapreso dalla Regione Piemonte

verso la realizzazione di una grande infrastruttura verde intorno al capoluogo piemontese che possa essere fruita in modo sostenibile grazie a una serie di itinerari ciclopedonali al suo interno. Si illustrerà il progetto Corona Verde nelle sue diverse fasi progettuali per poi procedere con un breve inquadramento territoriale attraverso la descrizione delle caratteristiche e delle peculiarità dei luoghi interessati. Il capitolo procederà poi a illustrare una serie di itinerari ciclabili, alcuni dei quali già presenti e altri invece che costituiscono delle proposte personali e che possono essere di rilevanza turistica per i territori interessati. A conclusione del lavoro, si fornirà una lettura critica del progetto e degli itinerari descritti, evidenziandone punti di forza, potenzialità e criticità.

1. Il turismo sostenibile

Per avere un quadro più completo del fenomeno del cicloturismo e più in particolare di come questo possa rappresentare un'importante occasione di valorizzazione sostenibile del territorio, in questo primo capitolo si analizzerà dapprima il concetto di sviluppo sostenibile, la sua nascita, la sua evoluzione, per poi approfondire il concetto di sostenibilità applicato al turismo (nelle tre dimensioni ambientale, economica e sociale), con i suoi benefici, i suoi limiti e le sue sfide per il presente e il futuro.

Si procederà poi a esaminare un aspetto importante del turismo sostenibile, ovvero quello della lentezza applicata al viaggio e di come questa sia una modalità che permette di riscoprire il paesaggio e di ridargli "vita", ricostruendo il legame tra visitatore, territorio attraversato e comunità locale.

In questo senso, si vedrà come il turismo lento (a piedi o, nel caso del presente lavoro, in bicicletta), sia una forma di turismo sostenibile e come la fruizione lenta dei luoghi sia portatrice di benefici non solo a livello territoriale, ma anche a livello sociale, culturale e individuale.

Infine, si indagherà il fenomeno del turismo sportivo e, più specificatamente, di come le pratiche sportive attive a diretto contatto con la natura e il territorio, come il cicloturismo, siano in grado di attirare un tipo di turismo lento e sostenibile, i cui fruitori manifestano un interesse per il patrimonio naturale e storico-culturale.

1.1 Il concetto di sviluppo sostenibile

Prima di approfondire il turismo sostenibile, e più in particolare il cicloturismo come modalità di tale tipologia di turismo, è utile analizzare il concetto più generale di sviluppo sostenibile.

La questione ambientale è progressivamente divenuta un tema centrale a partire dagli anni Sessanta del secolo scorso, quando Rachel Carson, biologa e zoologa statunitense, pubblica il volume *Silent Spring* nel 1962. Il testo, contenente numerose ricerche e analisi scientifiche, descrive i gravi danni provocati all'ambiente e all'uomo derivanti dall'utilizzo dei fitofarmaci e del DDT nell'agricoltura intensiva.

Nel decennio successivo, la crisi petrolifera del 1973, unita a una sempre più emergente coscienza ambientalista, portano alla consapevolezza della necessità di considerare l'ambiente e le dinamiche naturali all'interno del concetto di sviluppo. Se il discorso inaugurale al Congresso del Presidente degli Stati Uniti d'America Harry Truman, tenutosi il 20 gennaio 1949, aveva infatti sostenuto con forza la tesi di una crescita economica illimitata, secondo la quale "Greater production is the key to prosperity and peace", la pubblicazione nel 1972 del *Rapporto sui limiti dello sviluppo* (Meadows, et al., 1972) predice i limiti e le conseguenze di una crescita economica continua e indefinita. Tale rapporto fu redatto da un gruppo di esperti del MIT, il Massachusetts Institute of Technology, e commissionato dal Club di Roma, un'associazione non governativa, non-profit, fondata nel 1968 dall'imprenditore italiano Antonio Peccei e dallo scienziato scozzese Alexander King, composta da economisti, scienziati, uomini d'affari, alti dirigenti pubblici, attivisti per i diritti civili e capi di stato dei cinque continenti, la cui missione è quella indagare sul futuro della popolazione mondiale, sui problemi che si troverà ad affrontare e di ricercare soluzioni nei diversi scenari possibili.

Nello stesso anno, nel 1972, l'ONU organizza la Conferenza di Stoccolma "On the human environment", la prima conferenza internazionale che ha messo al centro della discussione la questione ambientale e il cui documento conclusivo ha evidenziato lo stretto rapporto tra crescita economica, inquinamento e benessere della popolazione mondiale. Contenente 26 principi, la Dichiarazione di Stoccolma sancisce, tra gli altri, il diritto alla libertà, all'uguaglianza e ad adeguate condizioni di vita di ogni essere umano, la necessità di proteggere, salvaguardare e gestire con attenzione le risorse naturali, il ruolo fondamentale della ricerca scientifica e dell'educazione ambientale, nonché l'importanza di politiche che tengano conto della natura e della sua conservazione. La conferenza ha inoltre portato alla sottoscrizione da parte di 113 Paesi di un Piano d'azione contenente 109 raccomandazioni riguardanti la tutela delle risorse naturali e dell'ambiente attraverso pianificazioni strategiche e misure internazionali.

Si deve tuttavia attendere il 1987 con il “Rapporto Brundtland”, redatto dalla Commissione mondiale sull’ambiente e lo sviluppo (WCED)¹, presieduta dall’allora primo ministro norvegese Gro Harlem Brundtland, per giungere alla prima definizione ufficiale di sviluppo sostenibile: “Humanity has the ability to make development sustainable to ensure that it meets the needs of the present without compromising the ability of future generations to meet their own needs” (WCED, 1987). Sulla base di questa definizione, emerge il concetto di equità, inteso sia come *equità infragenerazionale*, ovvero la parità di accesso alle risorse ambientali, economiche, sociali e culturali, sia come *equità intergenerazionale*, intesa come pari opportunità fra le diverse generazioni (Angelini e Giurrandino, 2019).

Nel 1992 si svolge a Rio de Janeiro la Conferenza sull'ambiente e lo sviluppo delle Nazioni Unite, il primo summit mondiale sull’ambiente a cui partecipano oltre 100 capi di Stato, i rappresentanti dei governi di 178 Paesi e più di 1000 Organizzazioni Non Governative. Durante la Conferenza i Paesi aderenti riconoscono la necessità impellente di affrontare le problematiche ambientali in maniera universale, adottando politiche comuni che coinvolgano tutti gli Stati. Al suo termine, vengono sottoscritte 2 convenzioni e 3 dichiarazioni di principi:

- *La Convenzione quadro sui cambiamenti climatici*, che pone obblighi e restrizioni miranti a contenere la produzione di gas serra;
- *La Convenzione sulla biodiversità*, che pone come obiettivo la tutela e la conservazione della biodiversità e del suo uso sostenibile;
- *L’Agenda 21: il Programma d’azione per il XXI secolo*, che impegna le comunità locali ad attuare e promuovere piani di azione e politiche di sviluppo sostenibile;
- *La Dichiarazione di Rio su ambiente e sviluppo*, i cui 27 principi stabiliscono diritti e responsabilità degli Stati rispetto agli obiettivi della Conferenza e riconoscono il ruolo fondamentale delle popolazioni indigene nella gestione dell’ambiente;

¹ *Our Common Future* è stato influenzato dal rapporto *World Conservative Strategy*, redatto nel 1980 dall’International Union for the Conservation of Nature and Natural Resources (IUCN) con il contributo di governi, organizzazioni non governative ed esperti. Tale rapporto è il primo documento internazionale sulla conservazione delle risorse viventi e sostiene che lo sviluppo, per essere sostenibile, dovrebbe sostenere la conservazione piuttosto che ostacolarla (Environment and Society Portal, www.environmentandsociety.org).

- *La Dichiarazione dei principi per la gestione sostenibile delle foreste*, che riconosce per la prima volta l'importanza delle foreste non solo per l'ambiente ma anche per il benessere dei popoli e per l'economia, promuovendo una loro gestione sostenibile.

L'importanza di tale Conferenza risiede inoltre nel fatto che “si passa da un concetto di sviluppo sostenibile al concetto di sostenibilità dello sviluppo” (Angelini e Giurrandino, 2019, p. 14): se nel primo caso si ha un approccio antropocentrico, in cui si pone al centro l'economia e la sopravvivenza degli esseri umani, nel secondo si ha invece un approccio biocentrico, in cui la salvaguardia e la tutela dell'ambiente acquistano rilevanza primaria e sono considerati come parte integrante dell'economia (Angelini e Giurrandino, 2019).

Si nota inoltre un progressivo ampliamento del concetto di sostenibilità, che include, oltre alle questioni ambientali, anche quelle relative allo “sviluppo economico e progresso sociale come diritto all' sviluppo dei paesi più poveri” (Silvestri, 2015, p. 215). È durante il Summit mondiale della terra, tenutosi a Johannesburg nel 2002, e in particolare nella Dichiarazione sullo Sviluppo Sostenibile e nel Piano d'azione, che emerge ancora più chiaramente il profilo multidimensionale di tale nozione, in cui si intersecano le tre dimensioni fondamentali di ambiente, economia e società (Davico, 2004).

Durante la Conferenza, infatti,

si riafferma il principio che è sostenibile quello sviluppo che diminuisce le pressioni sull'ecosistema ma che si preoccupa anche della tutela dei diritti umani, della fine della povertà, di modelli accettabili e condivisi di produzione e di consumo, di salvaguardia della salute e della facilitazione del trasferimento di tecnologie verso i Paesi più poveri (Savoja, 2007, p. 346).

Risulta quindi necessario prendere in considerazione:

- la *sostenibilità economica*, intesa come una crescita duratura, in grado di generare reddito e lavoro;
- la *sostenibilità ambientale*, intesa come tutela e rinnovamento delle risorse naturali;

- la *sostenibilità sociale*, intesa come benessere per ogni essere umano (difesa dei diritti umani, salvaguardia della salute, lotta alla povertà, diritto all'istruzione, equità nella distribuzione delle risorse).

Solo uno sviluppo che rispetta l'ambiente naturale, l'equità sociale e un'economia duratura e compatibile, può dunque definirsi sostenibile (Angelini e Giurrandino, 2019).

Si ritrova lo stesso approccio nell'*Agenda 2030 per lo Sviluppo sostenibile* sottoscritta nel settembre 2015 da 193 Paesi membri dell'ONU, nei cui 17 Obiettivi per lo sviluppo sostenibile la nozione di sostenibilità è interpretata nelle tre dimensioni ambientale, sociale ed economica. Tra gli obiettivi comuni che gli Stati si sono impegnati a raggiungere entro il 2030 troviamo infatti, tra gli altri, la lotta alla povertà, la parità di genere, l'accesso ad acqua pulita e a servizi igienico-sanitari, il lavoro dignitoso e la crescita economica, la lotta al cambiamento climatico, il consumo e la produzione responsabili e l'uso sostenibile degli ecosistemi terrestri e marini.

1.2 La sostenibilità del turismo

Sebbene la pandemia di Covid-19 abbia recentemente messo a dura prova l'intero settore turistico, con rilevanti impatti negativi, il turismo rappresenta un importante settore dell'economia nazionale e internazionale.

Secondo le statistiche fornite dall'Organizzazione Mondiale del Turismo, nel 2013 i viaggiatori internazionali hanno visto un incremento del +60% rispetto all'anno 2000, superando per la prima volta il miliardo di unità e con una spesa di oltre 1.159 miliardi di dollari.

Anche dai dati forniti dall'Osservatorio nazionale sul turismo nel *Rapporto sul turismo 2017*, si può rilevare un andamento in crescita dei flussi turistici internazionali: nel corso del 2016, l'Asia, il Pacifico, l'Africa e le Americhe hanno registrato un +8% di arrivi turistici internazionali, mentre il continente europeo ha registrato una crescita del +2%, con l'Italia che ha visto un aumento del +3,7%, con 52,6 milioni di arrivi internazionali, rispetto al 2015.

L'emergenza Covid-19, come già accennato, ha drasticamente ridotto sia i flussi che la spesa turistica, segnando inoltre un cambiamento nel modo di fare vacanza. Per quanto riguarda

l'Italia, secondo l'indagine 2020 condotta da Isnart, circa il 96% degli italiani è rimasto nel Paese perché ritenuto più sicuro e le destinazioni nazionali hanno registrato una crescita del +5% rispetto all'estate 2019, con una spesa stimata di circa 22 miliardi di euro.

Dai dati menzionati si evince come il settore turistico, nonostante la pandemia in corso e le sue ricadute negative sull'intera industria, abbia un notevole impatto economico, con un forte potenziale in termini di crescita ed occupazione. Tuttavia, se non debitamente controllato, il suo sviluppo comporta notevoli problematiche e sfide. Se fino agli anni Sessanta del secolo scorso, infatti, l'industria turistica era considerata “pulita” e “senza ciminiera” (*smokeless industry*), oggi invece si è ben consapevoli delle conseguenze e delle ricadute che il settore ha in termini di degrado ambientale, culturale e sociale (Angelini e Giurrandino, 2019).

Se da un lato, infatti, il settore turistico rappresenta un importante strumento di crescita economica, nonché un'occasione di arricchimento culturale e sociale, dall'altro è impossibile ignorare gli effetti sulle risorse naturali, culturali e sociali delle destinazioni e dei luoghi coinvolti. Inoltre, siccome il turismo si basa essenzialmente su risorse naturali, storiche e artistiche (e quindi non producibili), se tali risorse sono degradate o fortemente compromesse la destinazione perde valore turistico (Bruscino, 2011).

Il concetto di turismo sostenibile è piuttosto recente. È infatti del 1988 una prima definizione data dall'Organizzazione Mondiale del Turismo (OMT): “le attività turistiche sono sostenibili quando si sviluppano in modo tale da mantenersi vitali in un'area turistica per un tempo illimitato, non alterano l'ambiente (naturale, sociale e artistico) e non ostacolano o inibiscono lo sviluppo di altre attività sociali ed economiche”.

Tale concetto si rifà espressamente ai principi espressi dalla Commissione Mondiale sull'Ambiente e lo Sviluppo (WCED) nel *Rapporto Bundtland* del 1987 (Savoja, 2004) e pone come scopo principale quello di “garantire la redditività del territorio di una località turistica in una prospettiva di lungo periodo con obiettivi di compatibilità ecologica, socioculturale ed economica” (Angelini e Giurrandino, 2019, p. 39).

Dalla definizione data dall'Organizzazione Mondiale del Turismo si evince quindi che la sostenibilità del turismo vincola le attività turistiche a non alterare ciò che è già presente e a non impedire lo sviluppo di ciò che ancora non è presente; inoltre, la loro durata non deve avere limiti temporali (Del Bò, 2017).

Si deve tuttavia attendere il 1995 perché venga applicato il concetto di sostenibilità al turismo. Nell'aprile di quell'anno ha infatti luogo la prima Conferenza mondiale sul turismo sostenibile, che ha come risultato la *Carta di Lanzarote*, il primo documento programmatico per una pratica turistica sostenibile, i cui principi base derivano direttamente da quelli presenti dell'Agenda 21 redatta a Rio de Janeiro nel 1992 (Savoja, 2004). La Carta stabilisce obiettivi e priorità per la promozione e lo sviluppo del turismo futuro e dichiara: "Lo sviluppo del turismo deve essere basato sul criterio della sostenibilità, ciò significa che deve essere ecologicamente sostenibile nel lungo periodo, economicamente conveniente, eticamente e socialmente equo nei riguardi delle comunità locali".

Come per la definizione data dall'OMT, la Carta individua tre aspetti imprescindibili del turismo che vuole essere sostenibile:

- l'uso corretto delle risorse ambientali, salvaguardando la biodiversità e il patrimonio naturale;
- l'attuazione di strategie economiche volte a distribuire equamente i benefici a tutte le parti coinvolte;
- il rispetto delle identità culturali e sociali delle comunità locali.

Sempre nel 1995, L'ONU, attraverso l'Organizzazione Mondiale del Turismo, redige l'Agenda 21 per l'industria del turismo, una guida per lo sviluppo sostenibile del settore turistico, nonché quadro di riferimento per tutti gli operatori del settore. Riferendosi al XXI secolo e ai temi prioritari delle emergenze climatico-ambientali e socio-economiche che questo secolo pone inderogabilmente di fronte agli occhi di tutti, con questo documento le Nazioni Unite si propongono di realizzare un piano di azione su scala globale, nazionale e locale.

Si leggono, tra i 12 che la compongono, i seguenti principi:

- I viaggi e il turismo devono essere orientati al conseguimento di una vita sana, attiva e in armonia con la natura.
- I viaggi e il turismo devono contribuire al mantenimento, alla tutela e al ripristino degli ecosistemi.

- I viaggi e il turismo devono basarsi su forme di modalità di produzione e forme di consumo sostenibili.
[...]
- Lo sviluppo turistico deve riconoscere e rispettare l'identità, la cultura e gli interessi della popolazione locale (Savoja, 2007, p. 348).

Negli anni successivi, sulla scia dell'Agenda 21, vengono prodotti numerosi documenti che promuovono il turismo sostenibile, tra cui si ricordano:

- la *Carta europea del turismo sostenibile nelle aree protette* del 1995, elaborata dalla Federazione Europarc, in cui le istituzioni che gestiscono le aree protette e i professionisti del turismo esprimono la volontà di favorire un turismo che sia fedele ai principi dello sviluppo sostenibile, trasformando i parchi in veri e propri laboratori di buone pratiche in grado di promuovere una conservazione attiva;
- la *Dichiarazione di Berlino* del 1997, in cui vengono messe in evidenza le responsabilità a livello locale e la necessità di un controllo e di una gestione accorta dello sviluppo turistico;
- la *Carta di Calvià*, sempre del 1997, in cui si propongono misure per la riduzione del consumo delle risorse idriche ed energetiche, per la gestione dei rifiuti e per il rispetto delle tradizioni e delle culture locali.

Nel 1999 l'etica entra a pieno titolo nel turismo: in quell'anno infatti, l'Organizzazione Mondiale del Turismo adotta il *Codice mondiale di etica del turismo*, che ha come obiettivo primario quello di favorire un turismo responsabile, sostenibile e accessibile a tutti². Partendo dal presupposto che il turismo è un'importante risorsa per l'umanità in quanto strumento di conoscenza, rispetto reciproco tra i popoli e crescita individuale e collettiva, e riconoscendo il diritto al turismo e alla libertà degli spostamenti turistici, tale documento stila una serie di regole di comportamento rivolte a tutti gli attori del settore (organi di governo, professionisti del turismo, stampa, turisti, popolazioni locali, tour operator, ecc.) affinché operino per la

² Questo documento nasce in seguito alla Dichiarazione di Montreal "Per una visione umanistica e sociale del turismo", adottata nel 1996 dal Bureau International du Tourisme Social (BITS), in cui si afferma che il turismo sociale agisce come fattore di coesione sociale e di crescita economica, promuove lo sviluppo locale, migliorando l'ambiente di vita e riducendo gli aspetti negativi degli impatti sociali, culturali e ambientali prodotti dai flussi turistici, ed è partner dei programmi di sviluppo mondiale (Nocifora, de Salvo, Calzati, 2011).

promozione di forme di turismo sostenibile e responsabile, in grado di apportare benefici a tutti i settori sociali.

Il *Codice* evidenzia inoltre come il turismo debba essere un'impresa al servizio della società: tutte le figure coinvolte nel turismo godono di diritti, ma sono anche vincolate a precisi doveri e responsabilità, come ad esempio la salvaguardia dell'ambiente, la tutela del patrimonio artistico, il rispetto delle popolazioni locali, l'obbligo di una informazione puntuale e corretta o la garanzia dei diritti dei lavoratori. Inoltre, le relazioni economiche che intercorrono tra i diversi soggetti devono essere improntate all'equità (Del Bò, 2017).

Si ricorda infine la *Carta di Rimini per il turismo sostenibile* del 2001, rivolta alle destinazioni del turismo di massa e in particolare ai Paesi europei dell'area mediterranea. La Carta afferma che le aree considerate "mature" debbano

assumersi la responsabilità di ripensare i propri modelli e strategie di sviluppo territoriale e turistico; innovare il proprio prodotto turistico, affermando la propria identità e diversità culturale e valorizzando i prodotti e le risorse umane ed economiche locali, nella direzione chiara della sostenibilità sociale, economica e ambientale del turismo e di una riqualificazione ambientale del territorio capace di considerare anche la dimensione globale dei problemi.

Le raccomandazioni presenti nel documento mirano quindi a promuovere un'azione concertata che possa agire efficacemente sulla crescente domanda turistica, tenendo in considerazione tutte le problematiche ambientali, sociali ed economiche in una prospettiva a lungo termine e ricercando soluzioni e alternative sostenibili.

1.2.1 I limiti e le sfide del turismo sostenibile

Nonostante la crescente tendenza a promuovere approcci più rispettosi dell'ambiente e delle dimensioni culturali, economiche e sociali, non mancano le critiche riguardanti il concetto di turismo sostenibile e la sua applicazione pratica.

A livello teorico, tale nozione viene ritenuta da alcuni come troppo vaga e ampiamente interpretabile (Lansing e De Vries, 2007). Il concetto di sostenibilità, quando applicato al turismo, può infatti essere interpretato in modo diverso, a seconda dell'approccio da cui lo si considera: da una prospettiva ambientale e umanistica, l'obiettivo primario della sostenibilità

è quello di mantenere ciò che è già presente nelle destinazioni, mentre da una prospettiva economica, si enfatizza l'aspetto durevole e continuativo dello sviluppo turistico, con un evidente obiettivo di crescita dei profitti. (Mika, 2014). Si hanno quindi due interpretazioni contrastanti della nozione di turismo sostenibile, dove una esclude l'altra, poiché dal punto di vista dell'industria turistica, il dover mantenere un equilibrio tra i vari aspetti ambientale, sociale ed economico crea di fatto un ostacolo alla crescita e allo sviluppo del settore (Sharpley, 2002).

A livello pratico, una delle principali difficoltà è il fatto che il turismo si sviluppa in Paesi e regioni diversi tra loro, in contesti ambientali, politici, sociali e culturali peculiari a ognuno di essi: ciò comporta che debbano essere adottati approcci differenti per ciascuna specifica destinazione (Dimitriou, 2017).

Occorre inoltre evidenziare come i numerosi Rapporti e Carte prodotti negli ultimi decenni³ siano documenti di *soft law*, che non vincolano dunque le nazioni aderenti, così come le imprese e i professionisti del settore, ad obblighi precisi e definiti e che non hanno alcun carattere legale (Cazes e Courade, 2004). Lansing e De Vries (2007) sottolineano inoltre come l'industria del turismo manchi di un sistema largamente accettato che possa garantire una funzione di controllo e applicazione delle normative.

A questo proposito, Furqan, Mat Som e Hussin (2010) affermano che certificazioni e marchi di qualità garantiti e controllati da soggetti indipendenti possano costituire un valido strumento per tentare di risolvere questo problema, in quanto le imprese che desiderano ottenerli devono raggiungere, mantenere nel tempo e migliorare standard specifici, adottando così dei processi virtuosi nella gestione dell'attività e offrendo servizi di qualità maggiore. Inoltre, l'ottenimento di tali riconoscimenti può risultare vantaggioso da un punto di vista della competizione sul mercato turistico, poiché aumenta la visibilità delle imprese e delle strutture certificate; non ultimo, permette al turista di compiere delle scelte responsabili e aumenta la consapevolezza degli utenti nei confronti di attività attente ai temi della sostenibilità (Furqan, Mat Som e Hussin, 2010).

³ Cazes e Courade (2004) dividono in quattro fasi il discorso turistico a livello internazionale, a partire dagli anni Cinquanta del secolo scorso: il turismo come motore di sviluppo, il turismo come promotore di pace, la fase della denuncia (in cui si mettono in evidenza gli effetti negativi della dominazione e dell'acculturazione), e la fase delle Carte, caratterizzata da una riflessione tradotta in documenti di buona condotta e buone pratiche.

Gli strumenti volontari di certificazione sono andati diffondendosi a partire dagli anni Settanta del secolo scorso e col tempo hanno acquisito sempre maggiore importanza: l'Unione Europea, infatti, considera le certificazioni ambientali come strategiche nelle politiche di sviluppo sostenibile (Pencarelli, Splendiani e Fraboni, 2012). Attualmente esistono numerose certificazioni: tra le varie si citano la norma ISO 14001, il regolamento comunitario EMAS (Eco Management and Audit Scheme), l'Ecolabel Europeo, la certificazione etica SA8000 ed etichette turistiche come ad esempio Blue Flag o Green Key, per quanto concerne il contesto internazionale ed europeo; Cigno Verde, Legambiente, Quality (Marchio di Qualità Isnart), Bandiera Arancione, Agriturismi Biologici o I Borghi più Belli d'Italia, per quanto concerne invece l'ambito nazionale (Pencarelli, Splendiani e Fraboni, 2012).

Altro aspetto importante è il largo abuso che attualmente si fa del termine "sostenibile", divenendo per la maggior parte dei casi un mero stratagemma di marketing per attrarre turisti attenti a queste problematiche. (Lansing e De Vries, 2007). Come afferma Robinson (2004), il linguaggio utilizzato in merito al concetto di sostenibilità è nella maggior parte dei casi ipocrita: prodotti e servizi qualificati come "green" o "socialmente responsabili" pullulano nel mercato ma, nonostante le certificazioni a cui molte aziende aderiscono e che hanno senza dubbio avuto effetti positivi, ancora troppo spesso è un linguaggio che in realtà promuove attività non sostenibili.

Per quanto concerne la dimensione sociale e culturale, Liu (2003) evidenzia come il potenziale del turismo sia raramente stato realizzato appieno, in particolare nei paesi meno sviluppati, dove la povertà e il disagio sociale potrebbero beneficiare ampiamente dello sviluppo turistico. Tuttavia, l'incapacità delle popolazioni locali di partecipare pienamente a tale processo fa sì che la buona parte del reddito turistico sia sottratto o "fuoriesca" dalla destinazione (Liu, 2003).

Dal punto di vista ambientale, inoltre, Lansing e De Vries (2007) mettono in evidenza come la sostenibilità ecologica del turismo rimarrà sempre discutibile a causa delle emissioni prodotte dagli spostamenti in aereo per raggiungere le destinazioni. È impossibile avere un turismo a impatto zero: ogni pratica turistica inevitabilmente comporta un qualche tipo di degrado e deterioramento delle risorse, anche quando si ha una fruizione del territorio che non sia di massa (Nocifora, de Salvo, Calzati, 2011).

Per riassumere, ogni destinazione turistica ha caratteristiche uniche in termini ambientali, socio-culturali e politici, così come in termini di obiettivi, tipologia e livello di sviluppo turistico, che corrispondono a precisi bisogni e problematiche: risulta quindi irrealistico proporre soluzioni “universali” da applicare al settore e ai suoi differenti contesti (Sharpley, 2009). Tuttavia, è necessario sviluppare politiche e misure che non siano solo teoriche, ma che siano effettivamente in grado di tradurre idee e principi in azioni pratiche, così da controllare lo sviluppo turistico, rendendolo appropriato per i turisti, l’ambiente naturale delle destinazioni e le popolazioni locali (Liu, 2003). Liu (2003) propone inoltre un approccio interdisciplinare nella ricerca sul turismo sostenibile, in cui le sinergie tra diverse discipline possano facilitare lo sviluppo di un corpo più coerente di teorie e tecniche fra gli studiosi.

Una delle grandi sfide che occorre affrontare per realizzare uno sviluppo e un turismo sostenibili è quella che passa attraverso un lento processo di cambiamento culturale: occorre una diffusione capillare di “nuovi valori post-materialisti basati sul rispetto dell’ambiente, sull’efficienza sociale e sostenibile, di solidarietà sociale” (Silvestri, 2015). Si evince come risulti fondamentale una presa di coscienza e di responsabilità collettiva così come sia essenziale il ruolo delle singole istituzioni per coinvolgere attivamente i cittadini, per garantire democrazia, giustizia, istruzione e informazione (Silvestri, 2015).

1.3 Il turismo e la lentezza

1.3.1 La differenza tra “turismo” e “viaggio”

Prima di analizzare il fenomeno del turismo lento, occorre innanzitutto fare una distinzione tra i termini “turismo” e “viaggio”, in quanto storicamente ed etimologicamente indicano due diverse tipologie di spostamento.

Il vocabolo “turismo” ha origine dal francese *tour* (“giro”, “viaggio”), il cui etimo è la voce in francese arcaico *torner*, verbo che indica un movimento circolare e che a sua volta si ispira al latino *tornus* e al greco *τόρνος*, ovvero il tornio, strumento usato dai falegnami per la lavorazione di un pezzo posto in rotazione. Tale termine indica quindi un movimento circolare, che prevede il ritorno al punto di partenza in seguito allo spostamento (Bozzato, Ceschin e Ferrara, 2017).

Storicamente, il termine “turista” (che deriva dall’inglese *tourist*) compare per la prima volta nella letteratura inglese nel XIX secolo. Il riferimento è ovviamente al *Grand Tour*, il viaggio di formazione nell’Europa continentale intrapreso dai giovani aristocratici inglesi a partire dal XVI secolo e che divenne presto consuetudine di una ristretta élite dei vari Paesi europei.

L’etimologia dei termini “turismo” e “turista” mette quindi in evidenza come in origine tale spostamento fosse considerato come complementare all’educazione dei giovani aristocratici e non un semplice viaggio di piacere. Con il tempo, e con l’evoluzione del turismo, tali termini acquisiscono nuovi significati e si arricchiscono di una dimensione legata al piacere e al divertimento, per poi essere attualmente malvisti nella loro accezione negativa legata al turismo di massa (Lévy, 2004).

L’etimo del termine “viaggio”, invece, è la parola latina *viaticum* (derivata a sua volta da *via*), che si riferiva alle provviste necessarie per spostarsi da un luogo a un altro (Bozzato, Ceschin e Ferrara, 2017). Nonostante gli scopi del viaggio possano essere svariati e numerosi, tra i quali si può enumerare anche il turismo, a differenza però di quest’ultimo, il viaggio non è esclusivamente un movimento circolare, con partenza e arrivo nello stesso punto, ma può includere anche spostamenti per altre necessità, senza necessariamente far ritorno nello stesso luogo da cui si era partiti (come nel caso, ad esempio, dei migranti) (Bozzato, Ceschin e Ferrara, 2017).

Se nell’antichità il termine viaggio era utilizzato per indicare un’azione militare, un pellegrinaggio o il tragitto di una barca che trasportava beni e merci, nel corso del tempo tale termine ha anch’esso acquisito nuovi significati, divenendo un mezzo per esprimere la libera volontà (Lévy, 2004) e per ritrovare lo spirito di avventura che caratterizzava i viaggi del passato, risvegliando così l’attenzione verso il mondo e verso luoghi all’apparenza anonimi o banali (Rodolphe, 2019).

Bozzato, Ceschin e Ferrara (2017) sottolineano inoltre un ulteriore aspetto che differenzia le nozioni di “viaggio” e “turismo”, ovvero la dimensione economica del secondo: questa comprende i trasporti, l’accoglienza e tutti i servizi che sono legati allo spostamento

temporaneo delle persone. Riprendendo i concetti espressi nella definizione di turismo elaborata dall'Organizzazione Mondiale del Turismo (OMT)⁴, ne consegue che

indipendentemente dalla sua motivazione, il turista è un consumatore di un nutrito insieme di attività e di servizi organizzati a carattere polivalente che si riferiscono al trasferimento temporaneo dalla sua abituale località di residenza ad altra località per fini di svago, riposo, cultura, curiosità, cura, sport, ecc. (Bozzato, Ceschin e Ferrara, 2017, p. 39).

Attualmente si ricorre sempre più frequentemente ai termini “viaggio” o “viaggiatore” in contrapposizione a quelli di “turismo” e “turista”. Coloro che utilizzano i primi “intendono il viaggio come un grande veicolo di cambiamento personale, perché costringe a interagire con persone, culture e luoghi non familiari” (Bozzato, Ceschin e Ferrara, 2017, p. 38), prendendo così le distanze dai semplici “turisti”.

Al contrario di quanto si potrebbe pensare, questa distinzione non è recente, ma affonda le sue radici nel Grand Tour, in particolare nel periodo in cui questo viene intrapreso da molte più persone: per distinguersi dalla “massa”, infatti, i viaggiatori romantici ostentano la loro indipendenza, il loro spirito di avventura e la loro capacità di visitare luoghi meno conosciuti, sminuendo così il turista (o *grandtourista*) (Dell’Agnese, 2018).

Come analizzato da Lévy (2004), non mancano i luoghi comuni e gli stereotipi legati ai concetti di turista e viaggiatore, come per esempio:

- il viaggiatore è curioso, aperto e si immerge volentieri nella vita delle popolazioni locali, mentre il turista si accontenta di relazioni superficiali;
- il viaggiatore tende a evitare i luoghi troppo affollati e turistici, mentre al turista piace aggregarsi a gruppi;
- il viaggiatore è attivo, libero e desidera essere coinvolto in prima persona, mentre il turista apprezza lasciarsi guidare;

⁴ Fondata nel 1975, con l’obiettivo di promuovere e sviluppare il turismo, l’Organizzazione Mondiale del Turismo (United Nations World Tourism Organization, UNWTO) definisce così il turista: “Chiunque viaggi in paesi diversi da quello in cui ha la sua residenza abituale, al di fuori del proprio ambiente quotidiano, per un periodo non superiore ad un anno e il cui scopo principale della visita sia diverso dall’esercizio di ogni tipo di attività remunerata all’interno del Paese visitato”.

- il viaggiatore predilige la durata dell'esperienza, mentre il turista preferisce le esperienze divertenti e veloci.

Una delle principali accuse che vengono rivolte al turismo, e di conseguenza anche al turista, è che non si interessa delle realtà locali, della cultura e delle persone che abitano quel territorio: l'importante è trascorrere dei giorni di svago lontano dalla routine quotidiana. Inoltre, come afferma Rodolphe (2019) "le realtà turistiche sono pensate per sedurre il turista e portarlo a spendere", sottolineando ancora una volta il carattere e lo scopo prettamente economici di tale attività.

Tuttavia Lévy (2004) mette in evidenza come le differenze sopra riportate siano in realtà semplicistiche e implicitamente denotino un'inferiorità del turista, che viene così sminuito rispetto al viaggiatore. In realtà, tali antinomie sono vane, poiché:

en effet, nous sommes bien souvent en des temps alternés touristes et voyageurs, touristes quand nous utilisons ponctuellement dans le temps l'organisation et l'infrastructure touristique (transport, hébergement, restauration...) et voyageurs quand nous usons de notre liberté face à système qui nous semble trop balisé, trop organisé pour satisfaire notre besoin de liberté (Lévy, 2004, p. 125).

Sebbene le due categorie di "viaggio" e "turismo" non possano essere considerate equivalenti, data la loro diversa origine e storia, occorre comunque evitare qualunque tipo di semplificazione e tenere in considerazione il fatto che, a seconda delle diverse circostanze e della percezione soggettiva di ciascuno, tutti quanti possiamo essere e sentirci viaggiatori o turisti.

1.3.2 Il turismo lento

La vita contemporanea è una vera e propria corsa contro il tempo, un continuo adattamento a ritmi sempre più accelerati. La gestione ottimizzata di ogni singolo momento della giornata professionale e personale è quasi diventata un'ossessione per molti e sui vari canali social spopolano video e tutorial che spiegano le più svariate tecniche di *time management*.

È difficile scappare o liberarsi da questa "compressione del tempo e dello spazio della società contemporanea" (Zago, 2011, p. 94): d'altronde, l'idea di modernità e progresso è da sempre

in stretto legame con la velocità, elemento magistralmente esaltato e celebrato negli artisti del movimento Futurista di inizio Novecento, ferventi sostenitori della dinamicità (Nocifora, de Salvo e Calzati, 2011).

Questa frenesia non è rimasta estranea al turismo, anch'esso fortemente influenzato dall'idea di velocità e sfociato nel *turismo di massa* e nei pacchetti *all inclusive*: le città e le diverse destinazioni turistiche dei cataloghi commerciali vengono prese letteralmente d'assalto, divenendo caselle da spuntare nella lista dei luoghi che non si può non visitare almeno una volta nella vita e il viaggio è un mero spostamento da un punto A a un punto B, vissuto molto spesso con fastidio, specie in caso di ritardi o cancellazioni. D'altronde, come afferma la scrittrice di viaggio Nicky Garden, “vite veloci richiedono orari di arrivo confermati”⁵.

Tuttavia oggi si assiste a un bisogno sempre più diffuso di rallentare i ritmi, acuito dall'attuale pandemia di Covid-19 che ha obbligato a fermarsi e ha rimesso in discussione molte certezze e abitudini (Pileri, 2020). Una presa di coscienza e un ritorno alla lentezza, con una più diffusa attenzione alla qualità del tempo e dell'esperienza vissuta, che si ripercuote anche sul turismo generando una diversa domanda, la cui attuale tendenza è la ricerca di mete poco conosciute, con una maggiore attenzione ai temi della sostenibilità ambientale e con la volontà e il desiderio di rendere la propria vacanza un momento di crescita personale e culturale (Meini, 2018): una pratica turistica nota come turismo lento o *slow tourism*⁶.

Il fenomeno *slow* ha un'origine piuttosto recente, e in particolare nel movimento Slow Food fondato da Carlo Petrini a Bra nel 1986 con il nome di Arcigola, in risposta alla “follia universale della *fast life*”⁷ e al sempre più crescente consumo di *junk food*, o cibo spazzatura. Nel 1989 il “Movimento per la tutela e il diritto al piacere”⁸ oltrepassa il confine italiano diventando un'associazione internazionale e attualmente lavora in 150 Paesi in tutto il mondo per promuovere un'alimentazione sana, locale ed equa.

Sin dalla sua nascita, il movimento ha da sempre incoraggiato uno stile di vita più lento, considerato come “an indispensable condition for improving the quality of life” (Zielińska-

⁵ Traduzione personale della frase “Fast lives demand confirmed arrival times”, in *A manifesto for slow travel*, <https://www.hiddeneurope.eu/a-manifesto-for-slow-travel>, ultima consultazione 11/08/2021.

⁶ I due termini saranno da qui in avanti utilizzati come sinonimi.

⁷ Slow Food, <https://www.slowfood.it/chi-siamo/manifesto-dello-slow-food/>, ultima consultazione 12/08/2021.

⁸ Slow Food, <https://www.slowfood.it/chi-siamo/storia/>, ultima consultazione 13/08/2021.

Szczepkowska, 2020, p. 471), andando anche a toccare il turismo con il progetto “Slow Food Travel” della Fondazione Slow Food per la Biodiversità Onlus. L’obiettivo è quello di promuovere la fruizione turistica dei luoghi attraverso i sapori e le diverse tradizioni enogastronomiche, un “nuovo modello di viaggio, fatto di incontri e scambi con agricoltori, casari, pastori, norcini, fornai, viticoltori che, insieme ai cuochi che cucinano i loro prodotti, saranno i narratori dei loro territori e guide speciali alla scoperta delle tradizioni locali”⁹.

Negli ultimi decenni, e parallelamente al movimento Slow Food, si è sempre più diffusa una vera e propria filosofia della lentezza che abbraccia tutti gli aspetti della vita quotidiana e che desidera recuperare un ritmo più calmo e rilassato, permettendo così di restituire qualità e significato all’esperienza vissuta (Khan, 2015).

Per quanto riguarda il termine *slow tourism*, Kahn (2015) evidenzia come questo abbia iniziato ad essere utilizzato negli anni Novanta del secolo scorso e abbia col tempo acquisito sempre maggiore popolarità. Come già accennato, le motivazioni di questo crescente successo si fondano sul desiderio di riscoprire i territori e ristabilire un legame più profondo con essi, di conoscere nuovi luoghi dando valore non solo all’ambiente naturale, ma anche agli spazi antropizzati, alla loro storia e cultura, e di vivere un’esperienza a contatto con i residenti, in una dinamica di partecipazione sociale (Nocifora, de Salvo e Calzati, 2011).

Gardner (2009), nel suo *Manifesto for Slow Travel*, definisce il viaggio lento come una decelerazione, in cui lo spostamento diventa un momento in cui rilassarsi, capace di ridefinire e rimodellare la relazione che si stabilisce con i luoghi attraversati, rendendola più profonda e più intimamente connessa con le comunità locali. Elemento evidenziato anche da Pileri (2020), che sottolinea come la lentezza sia anche uno strumento fondamentale per recuperare una più profonda dimensione personale:

La lentezza diviene un codice che ci permette di leggere l’ambiente in cui ci inoltriamo, di vederne particolari che con la velocità si fonderebbero assieme. E quel che leggiamo oggi ci serve per la prossima passeggiata, ovvero educa (educēre = tirar fuori) la nostra abilità percettiva, che è il motore potentissimo grazie al quale “apriamo gli occhi” e ri-conosciamo cose che prima non vedevamo pur sapendo, sulla carta, della loro esistenza. [...] Camminare, pedalare, cavalcare, pagaiare diventano allora strumenti piacevoli attraverso i quali impariamo a vedere. E, senza accorgercene, curiamo noi

⁹ Fondazione Slow Food per la Biodiversità Onlus, <https://www.fondazione Slow Food.com/it/cosa-facciamo/slow-food-travel/>, ultima consultazione 12/08/2021.

stessi, comprendendo di più quel che siamo e cosa vogliamo e chiediamo a noi stessi (Pileri, 2020, p. 44).

Come già messo in luce nel paragrafo precedente, viaggio e turismo sono due termini distinti. Tuttavia, superando gli stereotipi come invita Lévy (2004), si può essere viaggiatore o turista a seconda della situazione; in aggiunta, siccome la pratica turistica comprende il viaggio, si può affermare che il viaggio lento sia parte integrante del turismo lento (Khan, 2015).

Questa recente forma di turismo è inoltre caratterizzata da una scelta consapevole del turista che decide di cambiare il proprio comportamento e il proprio stile di viaggio (Gardner, 2009; Calzati e de Salvo, 2017). Il termine turismo lento viene infatti ampiamente usato con riferimenti specifici alla scelta del mezzo di trasporto per raggiungere la destinazione prescelta, in cui si cerca di evitare il più possibile voli aerei e viaggi in auto per ridurre le emissioni di gas inquinanti (Dickinson, Lumsdon e Robbins, 2011).

Le lentezza è sicuramente un attributo della bicicletta, che fin dalla sua nascita ha avuto uno stretto rapporto con il turismo; ancora di più oggi per via delle sfide che la società contemporanea di trova a dover affrontare in termini di trasporto turistico ad alto impatto ambientale (Lamont, 2015). Nella sua ricerca, Lamont (2015) sottolinea inoltre come la bicicletta non sia soltanto un mezzo di trasporto, ma rappresenti uno “strumento” che facilita e favorisce l’interazione fra le persone, il luogo attraversato e le attività presenti; evidenzia inoltre che usare la bicicletta per scopi ricreativi sia una forma di fuga dallo stress della vita quotidiana, permette di vivere un’avventura o di provare soddisfazione per aver superato un tratto difficile durante la pedalata.

Per riassumere, si può affermare che il concetto di *slow tourism* è caratterizzato da tre elementi chiave, quali la riduzione dell’inquinamento e delle emissioni nocive, un maggiore benessere personale e una connessione più profonda con il territorio (Cañada Mullor e Izcarra Conde, 2020). Inoltre, mette in discussione il modello di sviluppo turistico dei decenni passati, in particolare il turismo di massa, che banalizza i territori e le persone che li abitano, dando valore ad altre forme di fruizione che richiedono più tempo e volontà di entrare in relazione con la realtà visitata (Cañada Mullor e Izcarra Conde, 2020).

Sono tutti elementi che fanno rientrare questa pratica turistica nel turismo sostenibile, poiché contraddistinta dal rispetto e dall’attenzione del viaggiatore/turista verso le culture locali e

l'ambiente naturale, dal piacere della condivisione dell'esperienza vissuta con i residenti e dalla ricerca di qualità (del tempo, del cibo, ecc.). Inoltre, come affermano Cañada Mullor e Izcarra Conde (2020), lo *slow tourism* può essere uno strumento molto utile per rilocalizzare il turismo, riportandolo nei territori di prossimità e facendo rinascere quelle “terre rese invisibili da una modernizzazione stanca, campagne e paesi vittime dell'abbandono e dello spopolamento” (Meini, 2018, p. 7). Una fruizione lenta dei territori è in grado infatti di superare questo divario e favorire la coesione territoriale, che rappresenta una delle sfide dell'Italia e dell'Europa post 2020 in cui tutte le istituzioni (nazionali, regionali e locali) sono chiamate a collaborare (Bencardino, Cresta e Greco, 2019).

Si analizzerà più avanti e più in dettaglio come questi principi contraddistinguano anche il cicloturismo, una pratica di turismo lento che si sta sempre più affermando come modalità di viaggio e vacanza.

1.3.3 La lentezza come strumento per riscoprire il paesaggio

Il paesaggio è un elemento essenziale per il turismo, una delle principali attrattive che alimentano il desiderio di viaggiare, tant'è che si può affermare che senza di esso il turismo non esiste (Georgoula, Skowronek e Terkemli, 2021).

Nella visione comune il paesaggio solitamente si associa a qualcosa di eccezionalmente bello, bucolico e intatto. In realtà, come messo in luce dalla Convenzione Europea del Paesaggio, redatta nel 2000 a Firenze, quest'idea di derivazione romantica ha ben poco a che fare con il paesaggio, poiché quest'ultimo è frutto dell'azione umana e della sua interazione con l'ambiente naturale.

In questo senso, Salsa (2019) spiega come il paesaggio sia un prodotto culturale che “risponde [...] a un profondo bisogno di «marcare» il territorio e l'ambiente mediante «segni di appartenenza»” (Salsa, 2019, p.13). Tramite l'operato degli esseri umani, natura e cultura si legano indissolubilmente in un costante processo di attribuzione di significati e valori: il paesaggio diventa quindi un insieme di segni prodotti dall'uomo che si sono sedimentati nel tempo, trasformandosi in un elemento di identità culturale per chi lo abita. La Convenzione Europea del Paesaggio evidenzia per la prima volta come il paesaggio sia inoltre la

percezione e il riconoscimento di tali processi e dinamiche, la cui esistenza è data attraverso lo sguardo di chi osserva.

La Convenzione pone una grande attenzione non solo al paesaggio, ma anche alla qualità della vita, due elementi strettamente connessi tra loro. Con la modernità, infatti, l'ambiente naturale e il paesaggio hanno subito molte trasformazioni e sono stati piegati alle necessità economiche. In questo senso, la pratica del turismo lento e, come si vedrà più avanti, del cicloturismo, può diventare uno strumento che permette di ristabilire il legame con il territorio e il paesaggio, un mezzo per imparare a riconoscerli come spazi pieni (Varotto, 2020) e a leggere i segni che li compongono:

recuperare il concetto di spazio «pieno» significa fare i conti con la dimensione ambientale, sociale, culturale con cui entriamo in contatto, entrare in punta di piedi in uno spazio già occupato, significa farsi umili e mettersi in relazione con qualcosa che preesiste a noi, riduce la sfera dei nostri diritti e amplifica quella dei nostri doveri (Varotto, 2020, p. 49).

Se la velocità trasforma il paesaggio che si attraversa in una miscela indistinta di colori e forme, rendendolo un'immagine di fondo a cui non si presta attenzione durante lo spostamento per raggiungere la meta, la lentezza cambia nettamente la percezione che si ha del territorio: da spazio senza identità esso diventa un luogo che pullula di vite e di storie (Pileri, 2020).

In questo modo, la fruizione lenta dei territori, che sia ad esempio a piedi, in bicicletta o a cavallo, permette di cambiare il proprio sguardo e di ricucire gli strappi causati dalla velocità, connettendo tra loro i luoghi e le persone, valorizzando le cosiddette aree interne o marginali e riconoscendole come terre ricche di patrimoni naturali, storici, sociali e culturali (Meini, 2018; Pileri, 2020).

Attraversare a ritmo lento un territorio significa inoltre realizzare uno dei principi della Convenzione Europea del Paesaggio, ovvero la cura e la tutela del paesaggio attraverso una presa di responsabilità condivisa e individuale. Così facendo, la relazione tra turista e paesaggio diventa bidirezionale, poiché il turista/viaggiatore non solo trae soddisfazione nel consumo del bene, ma acquista inoltre un ruolo attivo nella conservazione di tale bene (Savoja, 2007).

1.4 Il turismo e lo sport

L'uso della bicicletta può essere ricondotto anche all'attività competitiva. Infatti, se il turismo rappresenta una delle componenti essenziali della vita delle persone, in egual modo lo è diventato lo sport, tant'è che negli ultimi decenni il connubio turismo e sport si è fatto sempre più stretto e solido: lo sport è un'importante attività all'interno del settore turistico, così come il turismo è uno dei vari aspetti legati al mondo dello sport (Hinch e Higham, 2001). Sono infatti in costante aumento le persone che decidono di viaggiare spinte da motivazioni legate al mondo dello sport e dell'attività fisica, rappresentando così un significativo settore di mercato nonché un'importante opportunità di sviluppo locale.

Inoltre, secondo l'Organizzazione Mondiale del Turismo, sport e turismo condividono obiettivi comuni, quali la comprensione e l'avvicinamento tra popoli con culture, tradizioni e stili di vita differenti e il contributo alla promozione della pace tra le nazioni.

Se da un punto di vista storico il legame tra turismo e sport si può far risalire alla nascita dei Giochi Olimpici nell'antica Grecia (Pigeassou, 2014), da quello accademico le prime riflessioni hanno inizio nel 1971 nel quadro delle diverse attività dell'International Council for Sport Science and Physical Education (ICSSPE). È del 1986 la prima manifestazione scientifica sul tema, tenutasi a Israele e organizzata congiuntamente dall'ICSSPE e dall'International Council for Health, Physical Education and Recreation (ICHPER), mentre la prima pubblicazione è il *Journal of Sports Tourism*, nata nel 1993. Si deve attendere invece il 2001 per la prima conferenza mondiale, organizzata a Barcellona dall'Organizzazione Mondiale del Turismo e dal Comitato Olimpico Internazionale.

1.4.1 La definizione di turismo sportivo

L'espressione "turismo sportivo" appare per la prima volta nel titolo di un articolo accademico del 1987 in cui De Knop definisce il turista sportivo come un individuo che partecipa ad attività sportive durante la vacanza.

Una prima definizione è data da Gibson (1998) che definisce il turismo sportivo come "leisure-based travel that takes individuals temporarily outside of their home communities to participate in physical activities, to watch physical activities, or to venerate attractions

associated with physical activities” (Gibson, 1998, p. 4). Il turismo sportivo viene così diviso da Gibson in tre categorie:

- 1) “Active Sport Tourism”, ovvero la partecipazione attiva nella pratica sportiva durante la vacanza;
- 2) “Event Sport Tourism”, ovvero la partecipazione come spettatori a eventi sportivi durante la vacanza;
- 3) “Nostalgia Sport Tourism”, ovvero la visita a musei o grandi impianti sportivi durante la vacanza.

Similmente a Gibson, Weed e Bull (1997) descrivono il turismo sportivo come una tipologia di vacanza che comprende attività sportive, siano esse praticate in prima persona o come spettatore, mentre Standeven e De Knop (1999) lo definiscono come “all forms of active and passive involvement in sporting activity, participated in casually or in an organised way for non-commercial or business/commercial reasons that necessitates travel away from home and work locality”.

Si tratta di definizioni generiche e piuttosto ampie, che comprendono qualunque tipo di partecipazione sportiva che necessiti di uno spostamento dal domicilio, che va dalla semplice attività fisica svolta individualmente, come ad esempio un’escursione in bicicletta, alla partecipazione a grandi eventi sportivi organizzati, come ad esempio la Maratona di New York, oppure alla semplice presenza come spettatore a eventi e competizioni.

Un’ulteriore definizione è fornita da Pigeassou (1997; 2002), che identifica due fasi fondamentali del turismo sportivo:

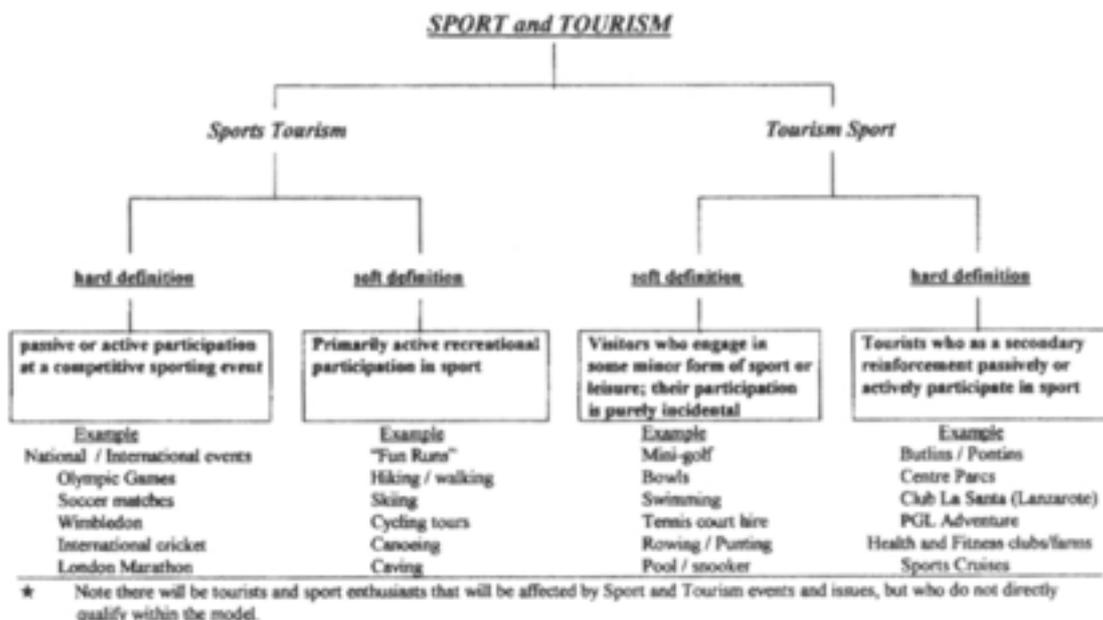
- 1) la prima fase riguarda uno spostamento e un soggiorno in un luogo diverso dalla residenza abituale;
- 2) la seconda fase riguarda l’obiettivo dello spostamento e del soggiorno, ovvero il tipo di attività che si desidera svolgere.

L'esperienza sportiva è quindi centrale e caratterizza il turismo sportivo, poiché la scelta della destinazione e lo spostamento sono strettamente legati alla motivazione, ovvero quella di prendere parte (in forma attiva o passiva) a un'esperienza sportiva, sia essa la pratica di un'attività fisica o l'assistere a manifestazioni ed eventi legati al mondo dello sport. Ne risulta quindi che non è più soltanto la meta del viaggio a essere importante, bensì le attività che vi si possono svolgere.

Rispetto alle definizioni date da Gibson, Weed e Bull, e Standeven e De Knop, quella di Pigeassou intende affermare il turismo sportivo quale disciplina autonoma, poiché l'esperienza sportiva costituisce un'attività che è impossibile slegare o sostituire all'interno del progetto di viaggio.

Gammon e Robinson (1997) teorizzano un modello che distingue tra "Sports Tourism", che comprende coloro che durante il viaggio partecipano attivamente o passivamente allo sport, sia esso competitivo o ricreativo, e "Tourism Sport", che comprende coloro che durante il viaggio partecipano attivamente o passivamente allo sport, competitivo o ricreativo, ma come motivazione secondaria.

Fig. 1 - Il modello di Sport e Turismo proposto da Gammon e Robinson



Fonte: Gammon e Robinson (1997, p. 4)

Infine, De Knop (1990) pone l'accento sulla pratica attiva dello sport, identificando tre tipi di vacanza sportiva attiva:

- 1) la vacanza sportiva pura, come ad esempio un viaggio per recarsi a sciare;
- 2) l'utilizzo degli impianti sportivi presenti sul luogo della vacanza, anche se lo sport non è lo scopo principale del viaggio;
- 3) la vacanza sportiva privata, in cui i turisti partecipano ad attività sportive non organizzate, come ad esempio una partita di beach volley.

In sintesi, il turismo sportivo può essere definito come una serie di attività e manifestazioni che generano spostamenti dal luogo di abitazione, inclusi soggiorni di una o più notti, per motivazioni che sono direttamente o indirettamente legate allo sport e alla sua pratica. Alla luce delle precedenti definizioni, il cicloturismo può essere quindi considerato un ramo del turismo sportivo, poiché, come si approfondirà nel secondo capitolo, si tratta di viaggiatori che preferiscono una vacanza attiva, sia nel caso in cui la bicicletta è il mezzo prescelto per trascorrere la vacanza, sia che questa non sia il fine stesso del viaggio bensì un'attività complementare (come ad esempio effettuare escursioni giornaliere).

1.4.2 Turismo sportivo e sostenibilità

Come analizzato nelle pagine precedenti, la sostenibilità è una delle sfide principali dell'industria turistica. Il turismo può infatti considerarsi sostenibile se dura nel tempo a livello economico preservando l'ambiente naturale e la cultura locale, permettendo la fruizione della destinazione ai viaggiatori e ai turisti del futuro.

Tra le forme di turismo sostenibile si può dunque far rientrare il turismo sportivo e più in particolare le pratiche sportive a contatto con la natura, come il cicloturismo, che, come si approfondirà nel capitolo successivo, è in grado di attrarre un tipo di turismo lento, e i cui fruitori hanno un vivo interesse per le risorse naturali e le loro bellezze, nonché per i diversi aspetti culturali di un territorio.

Secondo il rapporto Isnart del 2019 sul turismo sportivo in Italia, infatti, emerge la figura di un turista che cerca e predilige luoghi particolari e che ha molte affinità con il turista naturalistico e con quello culturale; apprezza infatti praticare escursioni e gite (43,5%), visitare i centri storici (27,9%), partecipare ad attività di benessere presso appositi centri (12,6%), fare shopping (12,2%) e degustare prodotti enogastronomici locali (9,5%).

Se lo sport è una delle forme espressive più significative del nostro tempo, nonché vettore dello sviluppo economico e risorsa per la valorizzazione dei territori, questo rappresenta un'opportunità per la realizzazione di offerte turistiche attente ai temi dello sviluppo sostenibile (Bessy, 2006).

L'Organizzazione Mondiale del Turismo (OMT) considera il turismo sportivo come un segmento del turismo che può contribuire allo sviluppo sostenibile e al raggiungimento dei 17 obiettivi dell'Agenda 2030 se opportunamente sviluppato e gestito. Le caratteristiche del turismo a vocazione sportiva che possono giocare un ruolo importante in questa sfida del presente e del prossimo futuro sono principalmente tre:

- il coinvolgimento in attività fisiche;
- opportunità e occasione di interazione;
- alto potenziale di sviluppo quasi ovunque.

Lo sviluppo di un turismo sportivo e sostenibile è inoltre riconosciuto dall'Unione Europea come una nicchia strategica di mercato, importante per emergere nel quadro della concorrenza mondiale dell'industria turistica, nonché un settore potenzialmente in forte crescita nel comparto europeo dei viaggi. In particolare, le attività sportive a contatto con la natura, come ad esempio la mountain bike, le escursioni o il cicloturismo, rivestono un grande interesse da un punto di vista culturale, sociale e ricreativo poiché favoriscono la conoscenza del territorio e delle sue attrattive naturali e culturali; hanno inoltre ricadute positive sulla salute dei praticanti, oltre che rappresentare dei volani per lo sviluppo, in particolare delle aree rurali e di montagna.

Per realizzare questi ambiziosi obiettivi, Bessy (2006) evidenzia come sia essenziale mettere in atto

une nouvelle gouvernance du sport qui s'inspire des cinq principes du développement durable: une approche plus transversale des projets, une meilleure coordination du local et du global, une articulation plus efficace entre court et long termes, une plus grande solidarité spatiale, et une participation plus effective des individus aux décisions (Bessy, 2006, p. 98).

Perché un territorio possa attuare lo sviluppo di un turismo sportivo e sostenibile occorre quindi coinvolgere tutti i soggetti interessati, dalle Amministrazioni Pubbliche ai singoli individui, così da favorire il dialogo e l'interscambio di idee e realizzare progetti e offerte sia a breve che a lungo termine.

Risulta inoltre essenziale analizzare le potenzialità e le caratteristiche del territorio e creare sinergie tra sport e le varie risorse locali: esempi di questa strategia sono le creazioni di ciclovie o cammini come la "Via Francigena" o il "Cammino di Santiago", in cui l'attività fisica si coniuga con la fruizione di servizi turistici e la scoperta di prodotti locali (Radicchi, 2013).

In questa prospettiva, come già accennato e come si vedrà più approfonditamente nel secondo capitolo, il cicloturismo si inserisce perfettamente nel quadro di uno sviluppo turistico sportivo e sostenibile dei territori.

2. Il cicloturismo

Nel presente capitolo, partendo dalle analisi condotte in quello precedente che hanno dimostrato come il cicloturismo possa essere considerato una forma di turismo sostenibile e, più in particolare, di turismo lento, si approfondirà il sempre più crescente fenomeno del turismo in bicicletta, dei suoi vantaggi e benefici e dell'opportunità che questo rappresenta per una valorizzazione sostenibile del territorio.

Si inizierà parlando della bicicletta, mezzo imprescindibile per praticare questa forma di turismo, della sua storia ed evoluzione tecnica, nonché dell'importanza a livello sociale e culturale che questo mezzo ha rappresentato nel corso del tempo, dalla sua nascita fino ai giorni nostri.

Si procederà poi a definire il concetto di cicloturismo, prendendo in esame la letteratura accademica presente in merito, per poi capire quali siano le diverse tipologie di cicloturista.

In seguito, verranno analizzate le ricadute positive e i benefici che il cicloturismo è in grado di apportare a livello economico, ambientale e sociale, per poi infine fornire un quadro sintetico delle principali reti ciclabili in Europa e in Italia.

2.1 La bicicletta

È impossibile parlare di cicloturismo senza menzionare il mezzo che lo caratterizza: la bicicletta. Fin dalla sua nascita, infatti, essa è stata uno strumento della mobilità umana (Touring Club Italiano, 2018) e utilizzata per compiere dei viaggi (Di Marcello, 2016).

Prima di analizzare e approfondire il fenomeno sempre più crescente del turismo in bicicletta, è quindi doveroso presentare una breve excursus sulla storia della bicicletta, del suo declino e della sua attuale riscoperta.

2.1.1 La storia del mezzo

Le origini della bicicletta si perdono nel mito e nelle favole.

La sua prima concezione viene generalmente fatta risalire al genio eclettico di Leonardo da Vinci, che avrebbe abbozzato un disegno di un primissimo mezzo a due ruote, peraltro con

intuizioni geniali e piuttosto moderne, con trasmissione a cinghia e pedali. Lo schizzo fu attribuito a Leonardo (o ai suoi assistenti) dal prof. Augusto Marinoni nel 1974 a seguito dell'esame di alcuni fogli scoperti durante il restauro del manoscritto, realizzato dai monaci del laboratorio di Grottaferrata (Di Marcello, 2016). Tuttavia, la veridicità di tale disegno e attribuzione sono state confutate da Lessing (1997) in un articolo presentato all'ottava Conferenza Internazionale sulla Storia del Ciclismo¹, svoltasi a Glasgow.

Il primo prototipo di questa macchina a pedali viene fatta risalire al 1790, quando Monsieur de Sivrac progetta il *celerifero*, ovvero una trave di legno a forma di quadrupede che unisce due ruote. Tuttavia, anche questa versione sembra essere soltanto una favola, inventata nel 1891 dal giornalista francese Louis Baudry de Saunier nella sua *Histoire générale de la vélocipédie*, forse per togliere il merito di questa invenzione agli odiati rivali tedeschi (Gregori, 2018).

Occorre attendere ancora tre decenni circa per veder nascere il primo modello di bicicletta per opera del barone tedesco Karl Drais, che nel 1816 inventa la *Laufmaschine*, “macchina per correre”: questa ha due ruote di pari dimensione unite da un telaio in legno, è dotata di un manubrio non fisso e un sedile; non era provvisto di pedali e il movimento veniva impresso con la spinta dei piedi a terra (Formato, 2009). Il mezzo fu chiamato dal barone Drais *Loda*, combinazione dei termini francesi *locomotion* e *dada*, “cavallino”, ma ben presto prenderà il suo nome e sarà conosciuta come draisina in Italia, *draisienne* in Francia e *Draisine* in Germania (Gregori, 2018).

Fin da subito la draisina venne utilizzata dalla borghesia e dell'aristocrazia più come mezzo di svago e diletto che come effettivo mezzo di trasporto, tanto che in Inghilterra venne chiamata *hobby horse*, “cavallo da divertimento” (Di Marcello, 2016).

L'innovazione determinante al successo della bicicletta è stata senza dubbio l'introduzione dei pedali nel 1861 per mano di Pierre Michaux e del figlio Ernest, che applicano i pedali al mozzo della ruota anteriore e avviano la prima produzione industriale delle *michaudines*, con il telaio rivestito in ferro e la ruota anteriore più grande rispetto a quella posteriore (Di Marcello, 2016).

¹ L'International Cycling History Conference (ICHC) si svolge ogni anno dal 1990 ed è nata con l'intento di offrire a storici dello sport e della tecnologia uno forum di scambio di idee e scoperte. Durante i suoi anni di lavoro, la Conferenza ha sfatato numerosi miti legati al mondo della bicicletta, tra cui, appunto, quello della bicicletta di Leonardo. <https://www.ichc.biz>, ultima consultazione 01/09/2021.

In quegli stessi anni, nel Regno Unito venne creato un *velocipede* dotato di ruota anteriore di dimensioni nettamente maggiori rispetto alla posteriore, che, data la peculiare caratteristica, venne soprannominato *penny-farthing*, per analogia con le dimensioni delle monete da un penny e da un quarto di penny (Formato, 2009; Di Marcello, 2016)².

Nonostante la grande scomodità e la pericolosità di tale mezzo, conosciuto in Italia con il nome di “Gran-bi”, questo conobbe un grande successo e una notevole diffusione nei ceti sociali più alti, che ne apprezzavano l’originalità e l’eccezionalità.

Le innovazioni per migliorare il mezzo si susseguono senza sosta, dal sistema di trasmissione a catena con corona e pignone all’introduzione delle camere d’aria e lo pneumatico smontabile, passando per i modelli progettati per le donne, fino ad assumere l’aspetto e la forma dell’attuale bicicletta verso la fine degli anni Ottanta del XIX secolo. Inizialmente chiamata *safety bicycle* per distinguerla dalla pericolosità del modello antecedente con le ruote di dimensioni differenti, prenderà il nome di “bicicletto” in Italia e di “vélocipède” in Francia.

L’evoluzione della bicicletta continua nei decenni successivi, così come la sua sempre maggiore diffusione, diventando un fenomeno di costume e di sport. Nel 1894 nasce il *Touring Club Ciclistico Italiano* (successivamente rinominato *Touring Club Italiano*), mentre nel 1903 si svolge la prima edizione del celebre *Tour de France*.

Dopo decenni di popolarità e successo, a partire dalla seconda metà del Novecento la bicicletta conosce un declino e un abbandono a favore dell’automobile. Bisogna attendere gli anni Settanta per un rinnovato interesse, principalmente negli Stati Uniti, che vide la creazione di nuovi modelli, in particolare della *mountain bike*, adatta a percorsi fuori strada e dissestati.

Nei decenni successivi sono state apportate diverse migliorie tecniche, legate soprattutto all’utilizzo di nuovi materiali, al numero di rapporti del cambio, alle dimensioni delle ruote, fino all’introduzione del motore elettrico, e sono stati creati nuovi modelli per andare incontro alle diverse richieste ed esigenze.

² Di seguito, per le ulteriori notizie storiche relative alla bicicletta si è fatto riferimento a Formato, 2009, Di Marcello, 2016.

Attualmente sono decisamente numerosi i modelli presenti sul mercato, dalle bici da corsa alle MTB, passando per le city bike, le bici *gravel*, da cicloturismo o le biciclette pieghevoli, fino ad arrivare a mezzi come le “cargo bike” che hanno un utilizzo professionale.

2.1.2 La bicicletta come simbolo culturale

Fin dalla sua nascita, la bicicletta è stata un mezzo rivoluzionario, simbolo ribelle di libertà ed emancipazione, che ha portato scompiglio nella società e che ha alimentato (e tuttora alimenta) accesi dibattiti (Colombo e Lanotte, 2018; Pivato, 2019).

Così come l'attuale pandemia di Covid-19 ha innescato un sempre più diffuso utilizzo delle due ruote, con una crescente domanda e con numerose città che stanno riprogettando e ridisegnando la propria mobilità urbana, allo stesso modo l'avvento della bicicletta alla fine del XIX secolo ha trasformato radicalmente la società (Smith, 2020).

In quel periodo infatti, tra il 1860 e il 1890, l'invenzione della bicicletta ha scatenato una vera e propria mania in molti paesi occidentali e fin da subito è stata associata al progresso tecnologico e sociale, nonché all'emancipazione personale (Oosterhuis, 2016). Le due ruote realizzano il sogno del movimento e della velocità, impensabili fino a quel momento, allargando gli orizzonti e rompendo la monotonia (Oosterhuis, 2016; Colombo e Lanotte, 2018). Non a caso, infatti, la bicicletta è spesso associata all'immagine del volo in annunci pubblicitari, romanzi, poesie e racconti dei primi ciclisti (Oosterhuis, 2016, Pivato, 2019), nonché all'idea di modernità e di un futuro promettente che ha ispirato anche il mondo dell'arte e in particolare il movimento futurista (Colombo e Lanotte, 2018).

Sullo sfondo di questo entusiasmo popolare, verso la fine degli anni Sessanta dell'Ottocento, vennero organizzate in Francia le prime gare ciclistiche competitive, sia al chiuso su speciali piste che su strade pubbliche: queste divennero il primo sport di massa commercializzato e coperto dai media (Oosterhuis, 2016).

Tuttavia, questa apparizione è anche stata guardata con sospetto e paura: se per la prima volta l'essere umano scende dal cavallo e sale sulle due ruote, queste ultime portano scompiglio nella postura del corpo e nelle vesti che svolazzano al vento. In Italia, viene proibito a preti, militari e qualsiasi uomo con una carica pubblica di utilizzare questo mezzo che impone un'indecorsa posizione curva in avanti e scompone divise e abiti talari (Pivato, 2019).

Come afferma Pivato (2019; 2021), l'ostilità per questo mezzo, definito "mostro meccanico", cresce notevolmente quando sono le donne a rivendicare il diritto di utilizzarla. Gonne in disordine, postura a cavallo della sella che evocano immagini perturbanti, abbandono del corsetto e utilizzo dei pantaloni mal si confanno alla donna *perbene*. Se da un lato scandalizza l'opinione pubblica, dall'altra diventa simbolo di emancipazione e del nascente movimento femminista: grazie alla bicicletta, le donne non solo si liberano di vesti che costringono e soffocano il corpo, ma diventano per la prima volta indipendenti e libere di muoversi in autonomia.

La bicicletta non riflette solamente i valori di libertà ed emancipazione, ma anche le aspirazioni nazionalistiche: i tour in bicicletta, organizzati dalle nascenti associazioni ciclistiche, servivano la causa dell'integrazione nazionale promuovendo la scoperta del patrimonio e dei paesaggi nazionali, avvicinando città, campagne e regioni diverse (Oosterhuis, 2016). Ne è un chiaro esempio l'attività fotografica che il neonato Touring Club ciclistico Italiano avvia e promuove durante i suoi primi anni di vita. In essa, infatti,

si avverte una duplice finalità: l'immagine non è concepita unicamente come mezzo di godimento estetico, bensì come sinceramente intenta a offrire «una grandiosa illustrazione collettiva dell'Italia». [...] Il turismo, lungi dal configurarsi come pura e semplice pratica del tempo libero, diviene una forma di educazione; il viaggio, emblema e simbolo della cultura aristocratica e alto-borghese, grazie anche alla bicicletta inizia a essere patrimonio delle classi meno abbienti e assume la funzione civile di familiarizzare gli italiani con il loro paese (Pivato, 2019, p. 35).

La bicicletta è anche politica. La sua storia, infatti, attraversa tutti i grandi accadimenti del Novecento: il socialismo di inizio secolo, con i "ciclisti rossi" che utilizzano la bicicletta come strumento di propaganda e le lotte del movimento operaio, il già citato movimento femminista, la Grande Guerra, con i battaglioni bersaglieri ciclisti, e la Resistenza (Colombo e Lanotte, 2018; Pivato, 2019). È proprio all'interno di quest'ultima che la bicicletta ha giocato un ruolo fondamentale: tante azioni sono state rese possibili dai veloci spostamenti che essa permetteva, così come fondamentale è stato il contributo di moltissime donne che, in sella alla bicicletta, hanno svolto il ruolo di staffette; senza dimenticare il campione Gino Bartali, che proprio grazie al mezzo a due ruote partecipa attivamente alla causa nascondendo fondi, documenti e fotografie all'interno del telaio, sotto il sellino o nelle impugnature del manubrio (Colombo e Lanotte, 2018).

Se da un lato la bicicletta è stata esaltata come fonte di felicità e libertà, nonché consigliata da alcuni medici per curare ansie, preoccupazioni, ipocondria e malattie del sistema nervoso, o celebrata come mezzo sportivo che incendia gli animi e il tifo degli appassionati, fino agli anni Cinquanta del secolo scorso essa ha rappresentato anche uno strumento che riscattava dalla povertà e dalla miseria (Pivato, 2021): il film *Ladri di biciclette* porta magistralmente sugli schermi una storia comune a molti italiani del secondo dopoguerra, che riescono a trovare un lavoro grazie alla bicicletta; oppure come il *campionissimo* Fausto Coppi, che da ragazzo effettua consegne in bicicletta per poi iniziare a gareggiare e guadagnarsi da vivere come ciclista professionista.

Ed è proprio grazie al ciclismo che alcuni luoghi “marginali” vengono portati alla ribalta e ritrovano una nuova vita: ne sono un esempio le celebri salite del Giro d’Italia o del Tour de France, oppure i luoghi dell’infanzia e della giovinezza dei grandi campioni, come Castellania, in provincia di Alessandria, paese natale dell’appena citato Fausto Coppi, che ospita la Casa Museo a lui dedicata; e ancora, rimanendo nell’alessandrino, il Museo AcdB, che “racconta storie di biciclette e di campioni, perché sul telaio del progetto-bicicletta corre la storia di una città e di un territorio”³.

Il periodo del boom economico degli anni Cinquanta e Sessanta del secolo scorso vedono un declino dell'utilizzo della bicicletta per scopi personali e turistici per motivazioni legate alla preferenza di altri mezzi di trasporto, quali il treno e l’automobile, all’avvento del turismo di massa e a mutati fattori economici e sociali, quali, ad esempio, un più alto reddito medio e una diversa organizzazione del lavoro (Di Marcello, 2016).

A partire dagli anni Settanta, le due ruote diventano nuovamente simbolo di rinnovamento e trasformazione: come si è analizzato nel precedente capitolo, in quel periodo si inizia a discutere di ecologia, limitatezza delle risorse e della questione ambientale. Come sostiene Illich nel breve volume *Elogio della bicicletta*, pubblicato per la prima volta nel 1973, questo mezzo si sposa perfettamente con una politica di bassi consumi, opponendosi e contrastando gli squilibri e le ingiustizie sociali provocate dalla velocità e dai ritmi frenetici della società moderna.

³ Fonte: <https://www.acdbmuseo.it/museo/>, ultima consultazione 13/10/2021.

Se per Pivato (2019) l'antico velocipede, nato come simbolo della modernità, si trasforma in emblema dell'antimodernità, similmente per il filosofo francese Augé (2009) la bicicletta diventa oggi simbolo di un nuovo umanesimo ecologista, un mezzo che insegna a ridefinire il rapporto con il tempo e con lo spazio, a riscoprire la realtà circostante e che apre la porta al futuro.

2.2 La definizione di cicloturismo

Come analizzato da Koch (2013), per quanto riguarda il cicloturismo o "turismo in bicicletta" non esiste nella letteratura tecnica dedicata all'argomento una definizione ufficiale e univoca. Si trovano infatti numerose definizioni disomogenee che si differenziano a seconda degli obiettivi di studio che i vari ricercatori si sono prefissati e che rende quindi difficoltoso analizzare e definire con precisione questo fenomeno (Di Marcello, 2016).

Come affermano Weed e Bull (2009), il cicloturismo può manifestarsi in numerose forme, per esempio a seconda del livello di partecipazione dei turisti (che può essere attiva o passiva) o a seconda del ruolo che l'attività ciclistica riveste all'interno del viaggio.

Per cercare di meglio comprendere e inquadrare a livello teorico il cicloturismo, si analizzeranno di seguito alcune delle definizioni date nella letteratura accademica.

Un primo tentativo di definizione del fenomeno è stato dato da Lumsdon (1996) in uno studio sul potenziale di sviluppo del turismo in bicicletta in Gran Bretagna, che descrive il cicloturismo come un insieme di attività ricreative praticate in bicicletta che vanno dalle escursioni occasionali di un giorno, o parte di un giorno, a una vacanza che comprende un viaggio su lunga distanza.

Simonsen e Jørgenses (1998) forniscono una definizione molto generica e ampia del turista in bicicletta, definendolo come una persona che, durante la vacanza, sceglie di usare la bicicletta come mezzo di trasporto e per il quale l'andare in bicicletta rappresenta una parte importante della vacanza.

Similmente, Keeling (1999) descrive il cicloturismo come visite a scopo ricreativo che possono prevedere sia un pernottamento sia durare un solo giorno e che implicano l'uso della bicicletta come parte essenziale della visita stessa. Tuttavia, Keeling (1999) approfondisce la sua definizione del turismo in bicicletta, distinguendo tre principali tipologie del fenomeno:

1. **Cycling Holidays.** These are defined as holidays, by both domestic and overseas visitors, where cycling is the main purpose of the holiday. [...] The holidays may be *Long cycling Holidays* of four or more nights, or more commonly *Cycling short Breaks* of one to three nights. There is also a distinction to be made between *Centre-based Cycling Holidays* at one overnight place, and *Cycle Touring Holidays* where the overnight stay changes. Cycling holidays can be either self-organised, or organised by a cycling holiday operator or as a Packaged Cycling Holiday.
2. **Holiday Cycling.** This means cycling whilst on holiday, and consists of day cycle rides taken by both domestic and overseas visitors, while on holiday away from home, cycling being one of a number of activities undertaken during the holiday.
3. **Cycling Day Visits.** These are defined as trips from home, to places outside a person's usual place of residence. These trips may involve setting out from home by bike, or taking the bike by car or train, for a day or half-day cycle ride. (Keeling, 1999, p. 1).

Secondo Di Marcello (2016), questa definizione fornisce un quadro completo e dettagliato del fenomeno del cicloturismo e delle sue diverse sfaccettature, distinguendo e analizzando diversi tipi di turismo in bicicletta.

Tra le varie definizioni, è inoltre opportuno ricordare quelle fornite dallo studio sulla rete *Eurovelo* commissionato dal Parlamento europeo (Weston et al., 2012) e che, similmente a Keeling (1999), differenzia tra più tipologie di cicloturismo, distinguendo tra vacanze in cui la bici è il mezzo scelto per compiere il viaggio, nonché parte integrante dell'esperienza turistica, e vacanze in cui l'andare in bicicletta è una delle tante attività praticate:

- **Cycle Tourism:** Cycle tourism refers specifically to travel between places by bicycle for leisure purposes. Cycling is an integral part of the tourist experience.
- **Cycle holidays:** Holidays which are motivated by a desire to cycle, either on a tour or from a base for most of the time away from home.
- **Holiday cycling:** Holidays which involve some cycling but not entirely and often in association with other activities usually from one base (Weston et al., 2012, p. 7).

Nonostante la varietà e la disomogeneità, Lamont (2009) individua alcuni parametri comuni tra i diversi tentativi di definizione del concetto, quali:

- 1) il luogo dove si svolge l'esperienza cicloturistica, che deve essere fuori da quello di residenza abituale della persona. Sono quindi esclusi i brevi spostamenti in bicicletta compiuti per ragioni utilitarie quali, ad esempio, recarsi al lavoro, a scuola o al supermercato;
- 2) la durata dell'esperienza cicloturistica, che può variare da una gita di un giorno a un viaggio di più giorni. Lamont (2009) suggerisce tuttavia di separare le statistiche relative ai viaggi cicloturistici di più giorni da quelli di un giorno soltanto, così da evitare interpretazioni ambigue nelle ricerche e permettere la valutazione corretta di ogni segmento nelle politiche di sviluppo del turismo in bicicletta;
- 3) la natura sportiva dell'esperienza cicloturistica. Sebbene Simonsen e Jørgenses (1998) non considerino cicloturisti coloro che si spostano per prendere parte a gare ciclistiche, Lamont (2009) include anche questa categoria poiché afferma che riconoscere le forme di ciclismo agonistico permette di aumentare le dimensioni e il valore del mercato cicloturistico, i cui dati possono essere usati per sostenere un incremento della spesa per le infrastrutture ciclistiche;
- 4) lo scopo del viaggio, che deve essere l'attività ciclistica: per essere considerato un viaggio cicloturistico, il ciclismo, sia con partecipazione attiva che passiva, deve essere lo scopo principale dello spostamento. Lamont (2009) afferma che, secondo la definizione data da Brotherton e Himmetoğlu (1997), che distinguono tra "turisti con interessi speciali" e "turisti con interesse generale", le persone che decidono di intraprendere un viaggio di questo genere sono spinti da una motivazione molto specifica e strettamente legata all'interesse personale per la bicicletta;
- 5) la partecipazione sia attiva che passiva all'attività ciclistica. Come accennato nel punto 3, Lamont (2009) include nella sua definizione di cicloturismo coloro che si spostano per assistere a eventi, manifestazioni e competizioni legate al mondo del ciclismo, poiché rappresentano un numero importante che potrebbe aiutare a sviluppare il mercato cicloturistico ;
- 6) il cicloturismo come forma di ricreazione e svago. Lamont (2009) evidenzia come i concetti di "svago/ricreazione" e "tempo libero" siano frequenti nelle varie definizioni

di cicloturismo presenti in letteratura e come entrambi partecipino a fissare e delimitare tale concetto. Il turismo in bicicletta può infatti essere considerato come un'attività che si pratica nel tempo libero e che, a seconda delle motivazioni, può essere considerato come una forma di svago.

Infine, nel suo studio, Lamont (2009) fornisce una definizione tecnica di cicloturismo, descritto come:

Trips involving a minimum distance of 40 kilometers from a person's home and an overnight stay (for overnight trips), or trips involving a minimum non-cycling round trip component of 50 kilometers and a minimum four-hour period away from home (for day trips) of which cycling, involving active participation or passive observation, for holiday, recreation, leisure and/or competition, in the main purpose for that trip. Participation in cycling may include attendance at events organised for commercial gain and/or charity (competitive and non-competitive), as well as independently organised cycling (Lamont, 2009, p. 20).

Tale definizione mette evidenza come il cicloturismo riguardi uno spostamento dal luogo di domicilio per vacanza o per svago, il cui scopo può essere sia una partecipazione attiva (ovvero l'andare in bicicletta) sia una partecipazione come spettatori a manifestazioni ed eventi relativi al mondo del ciclismo. Inoltre, tale definizione include non solamente le attività turistiche che prevedono un pernottamento, ma anche quelle di un solo giorno, definite "escursionistiche" (Di Marcello, 2016).

Tuttavia, come evidenziato da Di Marcello (2016), gli spettatori di una manifestazione sportiva (anche ciclistica) potrebbero non essere direttamente interessate all'utilizzo della bicicletta, ma hanno più semplicemente un interesse generale su di essa.

Inoltre, come analizzato nel capitolo precedente, chi partecipa come spettatore a eventi sportivi, rientra nell'ambito del turista sportivo, così come definito da Gammon e Robinson (1997), poiché lo scopo principale del viaggio o della vacanza è l'attività sportiva vissuta passivamente.

Ciononostante, l'uso della bicicletta è una forma di attività fisica e quindi il cicloturismo può, almeno in parte, coincidere con il turismo sportivo, e più in particolare con lo sportivo turista coinvolto attivamente nell'attività fisica per scopi ricreativi, nell'insieme di altre attività praticate durante la vacanza o il viaggio (Di Marcello, 2016).

Infine, Di Marcello (2016) definisce il cicloturismo

come l'attività di visitatori che effettuano un viaggio, con partenza dal luogo di residenza, verso una destinazione principale lontano dal loro ambiente abituale, per meno di un anno, la cui motivazione principale della vacanza è l'utilizzo della bicicletta sia per scopi sportivi (non professionali), che per piacere (Di Marcello, 2016, p. 63).

Similmente a Lamont (2009), Di Marcello (2016) sottolinea come si debbano tenere in considerazione anche i cicloescursionisti, ovvero le persone che effettuano un viaggio lontano dal proprio luogo di abitazione per un giorno o parte di esso, la cui motivazione principale è l'uso della bicicletta sia per scopi sportivi non professionali che per svago e piacere. Secondo Di Marcello (2016), infatti, è importante tenere conto di questo segmento poiché, esattamente come i cicloturisti che utilizzano la bicicletta per più giorni, anche i cicloescursionisti hanno bisogno delle medesime infrastrutture, politiche e azioni utili allo sviluppo del turismo in bicicletta.

2.3 Le diverse tipologie di turisti in bicicletta

La diversificazione di definizioni, così come le tipologie di turismo in bicicletta brevemente analizzate in precedenza, si riflette anche sul tipo di turista in bicicletta, di cui esistono differenti classificazioni a seconda delle caratteristiche individuate da svariati studi e ricerche (Di Marcello, 2016).

Keeling (2009) identifica due tipologie di cicloturisti:

- 1) i “ciclisti dedicati”: comprendono sia i turisti che pernottano nel medesimo luogo dal quale si spostano in bicicletta, sia coloro i quali cambiano luogo di pernottamento. Inoltre, la vacanza in bicicletta di questo tipo di turista può essere organizzata in autonomia oppure da un tour operator;
- 2) i “turisti”: comprendono coloro i quali effettuano pedalate giornaliere ma l'attività ciclistica è una delle tante svolte durante la vacanza.

Formato (2009) propone una più dettagliata segmentazione per “cluster” sulla base della domanda cicloturistica e individua quattro tipologie di cicloturista:

- 1) i “cicloturisti per caso”: la motivazione primaria del viaggio non è costituita dall’andare in bicicletta, ma tale attività è soltanto un modo per rendere più piacevole la vacanza; le persone appartenenti a questa tipologia di cicloturista spesso portano con sé la bicicletta, caricandola sull’auto o sul camper, ma sono anche propensi a noleggiarla direttamente sul luogo di vacanza. Inoltre, l’utilizzo delle due ruote è fortemente influenzato dal tipo di offerte a livello locale;
- 2) i “ciclosportivi”: definiti da Formato (2009) anche “cicloappassionati”, questa tipologia è composta da coloro che utilizzano la bicicletta, durante la vacanza, quasi esclusivamente per l’attività fisica. Si possono suddividere in “amanti del fitness”, ovvero coloro che vanno in bicicletta per la prestazione fisica, e in “cicloamatori”, ovvero coloro che, ricercando la prestazione e la forma fisica, prendono parte a gare ciclistiche amatoriali;
- 3) i “cicloesploratori”: questa categoria raggruppa coloro per i quali il viaggio in bicicletta rappresenta un momento di conoscenza ed è la tipologia che più si avvicina al profilo del visitatore sostenibile. L’esploratore in bicicletta ha infatti un approccio lento rispetto al territorio ed è interessato a conoscerne i diversi aspetti e peculiarità, usufruisce dei servizi presenti a livello locale e acquista presso i commercianti del luogo, oltre ad un impatto ambientale molto basso a livello di emissioni di CO₂. Questa tipologia viene inoltre suddivisa in “amanti della natura”, ovvero “coloro che considerano la bicicletta un mezzo ideale per trascorrere del tempo in un contesto di pregio ambientale” (Formato, 2009, p. 133), e gli “ecoturisti”, ovvero coloro che utilizzano la bicicletta come un mezzo per praticare un turismo responsabile e apportare benefici alle comunità visitate durante la vacanza;
- 4) i “cicloavventurosi”: in questa tipologia rientrano coloro che utilizzano la bicicletta per le capacità di generare emozioni forti che il mezzo offre. Appartengono quindi a questa categoria gli amanti della mountain bike e coloro che praticano *downhill* o *free ride*. Questa tipologia rientra inoltre nella nicchia del turismo-avventura.

Nell'indagine condotta dall'Osservatorio Provinciale Turismo di Trento (Betta e Maccagnan, 2010) i turisti che utilizzano la bicicletta in vacanza sono stati distinti in tre diversi profili:

- 1) il “cicloturista”: è un tipo di turista che ha scelto una vacanza itinerante (ovvero cambia luogo di pernottamento indicativamente ogni notte) e va in bicicletta per almeno due ore tutti i giorni o quasi. Inoltre, è un turista che non è soltanto interessato alla pratica sportiva ma è orientato alla conoscenza dei territori attraversati;
- 2) il “turista ciclista”: a differenza della tipologia precedente, questo turista, sebbene compia escursioni in bicicletta e utilizzi il mezzo almeno due ore quasi tutti i giorni, ha un approccio più sportivo, poiché la bicicletta è considerata più un mezzo per praticare attività fisica che uno strumento di conoscenza del territorio;
- 3) l’ “altro turista”: è un turista che considera l’andare in bicicletta come una delle tante attività che si possono svolgere sul territorio e considerano il mezzo come marginale alla propria vacanza.

Nel documento relativo alla fase 2 del progetto interregionale *Cicloturismo* (Regione Toscana, 2008), vengono identificate tre categorie di turisti in bicicletta:

- 1) “Slow bike”: sono i turisti più affini al turismo lento e che più hanno necessità di percorsi ciclabili protetti e ben progettati. Inoltre hanno bisogno di un’accurata logistica in caso di pacchetti turistici venduti dai tour operator, poiché sono molti i servizi di cui possono usufruire (ad esempio il trasporto bagagli o il noleggio della bicicletta); nel caso in cui il viaggio sia fatto in autonomia, il trasporto bagagli viene risolto con borse specifiche attaccate al portapacchi;
- 2) “Bici da corsa”: sono i turisti più legati al turismo sportivo (Di Marcello, 2016), che viaggiano in occasione di importanti gare ciclistiche. Sono persone appassionate di bici da corsa, che percorrono centinaia di chilometri ogni settimana, ricercano le salite più celebri e sfruttano la viabilità stradale ordinaria;
- 3) “Mountain bike”: sono i turisti che si gestiscono quasi totalmente in autonomia e che meno si affidano a viaggi organizzati. Sebbene siano una tipologia di turista molto

ambita dalle località montane, spesso mal si sposa con gli escursionisti a piedi, poiché i percorsi a piedi vengono spesso promossi anche per i praticanti di mountain bike.

Esattamente come si può parlare di turismi in bicicletta (Di Marcello, 2016), allo stesso modo, come si è appena analizzato, si può parlare di cicloturisti, a seconda delle motivazioni, dell'utilizzo che si fa del mezzo e dell'esperienza turistica ricercata; inoltre, come afferma Di Marcello (2016), le diverse tipologie di cicloturismo spesso si sovrappongono e coincidono, almeno in parte, con altre forme di turismo, quali, ad esempio, il turismo sportivo o il turismo sostenibile.

2.4 La bicicletta come strumento per un turismo sostenibile

Nel paragrafo precedente si è visto come il cicloturismo spesso coincida con altre tipologie di turismo. In particolare, ai fini della presente analisi, è opportuno analizzare più nel dettaglio il rapporto che intercorre tra l'utilizzo della bicicletta con finalità turistiche e il turismo sostenibile.

Come analizzato nel primo capitolo, il turismo sostenibile è una forma di turismo in grado di gestire le risorse ambientali, sociali, culturali ed economiche in modo il più possibile armonioso e rispettoso, mantenendo e preservando l'integrità del territorio, generando nuove opportunità per il futuro e al contempo capace di soddisfare le richieste e le esigenze dei turisti dell'oggi e del domani.

È in questo quadro che si inserisce il cicloturismo, un fenomeno che movimentata importanti flussi turistici e che è in linea con le nuove richieste dei turisti, sempre più orientati verso una fruizione lenta e sostenibile dei territori (Formato, 2009). Nonostante le difficoltà di raccolta dati, lo studio sulla rete *Eurovelo* commissionato dal Parlamento europeo (Weston et al., 2012) stima che, in Europa, vengano effettuati circa 2.295 miliardi di viaggi in bicicletta (che includono sia le gite giornaliere che viaggi di più giorni), per un valore superiore a 44 miliardi di euro l'anno.

Sebbene, come si è visto, esistano numerose tipologie di cicloturista, è innegabile il fatto che l'utilizzo della bicicletta rappresenti una forma di mobilità sostenibile, poiché largamente

riconosciuta come mezzo di trasporto a zero emissioni, nonché come promotrice di comportamenti virtuosi volti alla sostenibilità (Pavione, 2016).

Il già citato studio sulla rete *Eurovelo* (Weston et al., 2012), afferma infatti che l'andare in bicicletta sia quasi privo di emissioni: nonostante venga utilizzato un mezzo di trasporto a motore per raggiungere la destinazione (influenzando negativamente la qualità dell'aria e aggiungendo inquinamento e congestione), lo studio rileva come la maggior parte dei ciclisti parta con la propria bicicletta direttamente da casa. Lo studio segnala inoltre come, in media, i ciclisti tendano a utilizzare mezzi di trasporto più ecologici e a percorrere distanze minori per raggiungere la destinazione, producendo così un volume inferiore di emissioni rispetto ad altre tipologie di vacanza. Lumsdon (2000) sostiene inoltre che il cicloturismo offre l'opportunità, per ciò che concerne gli spostamenti tra il luogo d'origine e la destinazione, di ridurre le forme di trasporto motorizzato inquinanti e ad alta intensità energetica.

Tuttavia, Hecker (2006), riconoscendo la crescente popolarità delle piste ciclabili e degli itinerari cicloturistici, quali, ad esempio la *Donauradweg* ("Strada del Danubio"), evidenzia come i cicloturisti raggiungano il punto di partenza del loro percorso in auto, necessitando così di parcheggi dedicati. Proprio citando il caso della *Donauradweg*, Hecker (2006) sottolinea come all'aumento del numero di frequentatori corrisponda una maggiore richiesta di spazi destinati al parcheggio dell'auto: è quindi importante che nella progettazione e nella gestione delle ciclovie vengano previsti e inseriti dei punti di ingresso e di uscita che favoriscano il più possibile l'interconnessione con i mezzi di trasporto pubblici e in condivisione.

Nel Rapporto redatto nel 2007 dal Gruppo per la Sostenibilità del Turismo, dal titolo *Azione per un turismo europeo più sostenibile*, si evidenzia l'importanza della bicicletta come modalità di trasporto sostenibile. L'utilizzo della bicicletta è inoltre promosso e incoraggiato dalla *Carta europea del turismo sostenibile nelle aree protette* con l'obiettivo di controllare i trasporti e incentivare mezzi non inquinanti, sia per quanto riguarda l'accesso alla struttura turistica che per gli spostamenti all'interno dell'area protetta.

L'uso della bicicletta genera inoltre delle ricadute positive sulla destinazione a livello di sostenibilità ambientale, poiché si assiste ad una riduzione del traffico veicolare e quindi ad una diminuzione delle emissioni e dell'inquinamento acustico, con un incremento della mobilità pedonale (Formato, 2009).

Inoltre, il recupero della viabilità minore, delle strade interpoderali o delle linee ferroviarie dismesse consente non solo il mantenimento e la conservazione del territorio, ma trasforma la viabilità esistente in patrimonio fruibile dal cicloturismo e, più in generale, dal turismo lento (Pavione, 2016).

Da un punto di vista sociale e culturale, il turismo in bicicletta permette “un contatto diretto con un territorio, la sua cultura, storia, tradizione, ad una velocità che può dirsi a misura d’uomo” (Pavione, 2016, p. 41).

Ed è proprio la velocità, o meglio la lentezza offerta dall’utilizzo del mezzo a due ruote, a permettere questo incontro, poiché consente di cogliere le “diversità cangianti e le tante storie di vita nascoste dietro l’angolo” (Pileri, 2020, p.38).

In questo senso, il cicloturismo può rientrare anche tra le forme di turismo lento, caratterizzato dalla riscoperta dei territori attraverso un’esperienza coinvolgente di partecipazione sociale: la destinazione acquista i colori di un luogo vissuto e costruito dalle vicende storiche e dalle persone che lo abitano, così come viene percepito il valore del patrimonio locale ambientale e culturale, generando in questo modo una relazione e un interscambio costruttivi tra visitatore e ospitante (Nocifora, 2011).

Il turismo in bicicletta genera anche importanti ricadute economiche locali, rendendo così possibile la sostenibilità economica: non solo si rileva un aumento di afflusso di turisti nei territori che promuovono il cicloturismo, ma questo aumento si accompagna a una destagionalizzazione dei flussi; inoltre, si assiste a un incremento dell’occupazione, con lo sviluppo di iniziative imprenditoriali locali e la nascita di nuove professioni legate a questo mondo, quali, ad esempio, la guida cicloturistica (Pavione, 2016). Inoltre, come spiega Pavione (2016), il cicloturista è ben disposto ad acquistare beni e servizi locali, con un’attenzione e un interesse particolari ai prodotti tipici e alle eccellenze enogastronomiche.

Si può concludere quindi, come sostiene Di Marcello (2016) che la bicicletta usata a fini turistici (sia nel suo uso itinerante con diverse destinazioni, che nel suo uso per escursioni giornaliere o per spostamenti all’interno della destinazione) sia una forma di turismo sostenibile, sia per le caratteristiche proprie del mezzo, che lo rendono a impatto ambientale nullo, che per le sue modalità di utilizzo da parte dei visitatori durante la vacanza.

2.5 I benefici del cicloturismo

Sebbene già accennati in precedenza, in questo sottocapitolo si analizzeranno più nel dettaglio i molteplici benefici derivanti dal turismo in bicicletta nelle dimensioni economica, ambientale, sociale e culturale.

2.5.1 I benefici economici

Per ciò che concerne i benefici economici, Formato (2009) osserva come sia fondamentale non concentrarsi esclusivamente sulla spesa turistica relativa alle attività cicloturistiche, ma analizzare anche gli altri settori economici, considerando gli impatti diretti (che riguardano le attività che erogano i servizi), gli impatti indiretti (relativi al reddito delle attività cicloturistiche che si trasforma in reddito per le famiglie, i fornitori e l'amministrazione pubblica) e gli impatti indotti (relativi alla spesa delle comunità locali derivante dai redditi prodotti dall'attività cicloturistica).

Lo studio sulla rete *Eurovelo* (Weston et al., 2012) evidenzia che, se questa venisse sviluppata come rete turistica e di trasporto transnazionale, si conterebbero circa 14.5 milioni di ciclisti che effettuano almeno un pernottamento e 46 milioni di escursioni giornaliere, con un totale di 7 miliardi di euro di entrate dirette.

Lo studio del 2018 sui benefici dell'utilizzo della bicicletta condotto dalla Federazione Ciclistica Europea (ECF) stima che si effettuino circa 2.3 miliardi di viaggi in bicicletta ogni anno all'interno dell'Unione Europea, con un valore economico pari a 44 miliardi di euro e con circa 525.000 posti di lavoro. Inoltre, sottolinea come, in Francia, il cicloturista spenda circa il 20% in più rispetto al turista medio, sfatando così il mito di un turista "povero".

Secondo lo stesso studio, nel 2016 il valore del mercato della bicicletta (dalla produzione alle varie industrie correlate) è stato di circa 13.2 miliardi di euro e si prevede una crescita annuale del 5.5% fino al 2022; per il mercato automobilistico, al contrario, si prevede una crescita dell'1,7% fino al 2024.

Per quanto riguarda l'Italia, dai dati del 2° Rapporto Isnart-Legambiente (2020), nel 2019 i cicloturisti sono quasi il 40% dei turisti attivi, con una presenza straniera pari al 62,4%; per il cicloturismo sono stati registrati circa 55 milioni di pernottamenti, che corrispondono al 6,1% di quelli complessivamente registrati in Italia. Sempre nel 2019, la spesa totale stimata dallo

studio è stata di 4,6 miliardi di euro, mentre la spesa media giornaliera per singolo cicloturista è di circa 75 euro. I cicloturisti, rispetto al turista medio, sono inoltre più propensi a frequentare ristoranti e pizzerie e ad acquistare beni alimentari legati all'enogastronomia locale. Il rapporto evidenzia inoltre come l'impatto del cicloturismo sarebbe oltre cinque volte quello attuale se l'intera rete ciclabile italiana fosse utilizzata appieno e in modo continuativo; in particolare nove regioni su venti sarebbero interessate da un potenziale di crescita pari a otto volte quello attuale semplicemente attraverso una concreta valorizzazione delle infrastrutture già presenti e una migliore organizzazione e gestione dei vari servizi a supporto.

In particolare, come evidenziato da Piket, Eijgelaar e Peeters (2009), il turismo in bicicletta può giovare soprattutto alle destinazioni minori, fuori dai circuiti del turismo di massa, ed essendo una forma di turismo sostenibile, può rappresentare un'importante opportunità di sviluppo del viaggio lento in tutta Europa, e più nello specifico, nell'Europa rurale.

Per quanto concerne invece l'estate 2020, l'indagine Isnart ha stimato per il cicloturismo una spesa complessiva che ha superato, seppur di poco, i 4 miliardi di euro, pari al 18% della spesa turistica totale in Italia nello stesso periodo di riferimento; anche la spesa per la vacanza è risultata essere superiore a quella del turista medio, rispettivamente pari a 940 e 863 euro circa. Il Rapporto evidenzia inoltre che il Covid-19 ha sicuramente influenzato le scelte e le motivazioni della vacanza a favore di attività che potessero svolgersi all'aria aperta e ha alimentato il desiderio, oltre che il bisogno, di praticare sport.

Come già affermato nel sottocapitolo precedente, il cicloturismo favorisce l'occupazione, non solo delle strutture ricettive ma favorendo nuove opportunità per la creazione di iniziative imprenditoriali locali (come ad esempio le ciclofficine) e la nascita di nuove professioni (come ad esempio la guida cicloturistica) (Pavione, 2016).

Infine, un aspetto non di certo secondario per le economie locali è che il cicloturismo è in grado di distribuire i flussi turistici lungo gran parte dell'anno, grazie alla diversità delle tipologie di cicloturisti, aspetto importante che lo rende inoltre meno influenzabile da cambiamenti di mode e crisi (Pileri, 2020).

2.5.2 I benefici ambientali

Da un punto di vista ambientale, si è accennato in precedenza come il cicloturismo apporti benefici evidenti all'ambiente grazie alla riduzione di emissioni.

Nell'ambito dell'impatto ambientale, Formato (2009) indica come ricadute positive nelle destinazioni a connotazione cicloturistica:

- 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 (Formato, 2009, p. 235).

Come ogni forma di turismo, tuttavia, anche il cicloturismo non può dirsi esente da impatti ambientali negativi, quali, ad esempio, il consumo di suolo per la costruzione di nuove piste ciclabili, l'emissione di gas serra generati da trasporto e soggiorno, il disturbo degli animali selvatici generato dal passaggio dei turisti in bicicletta, oppure i danni al paesaggio causati dal traffico, dai parcheggi e dalle strutture ricettive (Weston et al., 2012).

Per quanto riguarda il consumo di suolo, un aspetto importante è la tendenza a preferire la riqualificazione territoriale, recuperando la viabilità minore esistente e le aree sottoutilizzate, come ad esempio le ferrovie dismesse (Formato, 2009; Pavione, 2016). Allo stesso modo, si ha il recupero e la riqualificazione, in maniera diretta o indiretta, dei beni culturali e ambientali presenti lungo gli itinerari cicloturistici (Lumsdon, 2000).

Nel caso in cui le piste ciclabili vengano progettate per attraversare o passare accanto a zone sensibili dal punto di vista ambientale, in cui potrebbe verificarsi un fattore di disturbo alla fauna selvatica, sono ritenute essenziali delle valutazioni di impatto ambientale per cercare di arginare il più possibile il problema (Weston et al., 2012).

Rispetto al turista "generico", tuttavia, i turisti in bicicletta "itineranti" (ovvero che pernottano fuori almeno una notte) tendono a scegliere più frequentemente il treno come mezzo di trasporto, e le emissioni derivanti dal soggiorno sono inferiori poiché scelgono meno sovente di pernottare in hotel, il tipo di struttura con il tasso di emissioni più alto per ospite a notte (Piket, Eijgelaar, Peteers, 2009).

Allo stesso modo, lo studio *Eurovelo* (Weston et al., 2012) dimostra che i turisti in bicicletta hanno un impatto inferiore sia per quanto riguarda gli spostamenti verso la destinazione sia in relazione al soggiorno e alle attività svolte sul territorio; inoltre, come già affermato, lo studio evidenzia che molti ciclisti partono direttamente da casa con la propria bicicletta oppure scelgono di utilizzare mezzi più ecologici per raggiungere la destinazione; infine, l'infrastruttura ciclabile richiede investimenti su piccola scala, riducendo così significativamente sia le somme di denaro necessarie allo sviluppo delle infrastrutture sia gli impatti sulla natura e il paesaggio.

Infine, Formato (2009) sottolinea che il traffico motorizzato è una delle principali cause dell'inquinamento atmosferico e auspica uno scenario di prossimo futuro in cui alcune destinazioni, da lui considerate più lungimiranti, possano scegliere di sviluppare il cicloturismo per attirare nuovi flussi di turisti più attenti alla questione ambientale, così da poter contribuire al miglioramento climatico globale.

2.5.3 I benefici sociali e culturali

In quanto forma di turismo sostenibile e lento, il cicloturismo genera ricadute positive anche a livello sociale e culturale (Formato, 2009).

A differenza infatti di altri tipi di vacanza, come si è visto, il turismo in bicicletta favorisce un rapporto diretto con il territorio e le comunità locali. Secondo il Rapporto 2020 Isnart-Legambiente, tra le motivazioni che spingono il cicloturista a scegliere una certa destinazione si rilevano infatti la presenza di bellezze naturali e la possibilità di farne esperienza, la presenza di un patrimonio artistico di rilievo, la possibilità di visitare musei e monumenti, e la presenza di interessanti presidi enogastronomici locali.

Il cicloturismo, e in particolare il viaggio lungo una linea lenta, consente di riconnettere territori divisi dalla velocità e dall'urbanizzazione, svolgendo un importante lavoro di valorizzazione delle aree interne e marginali, riportando in vita la bellezza dei paesaggi e dei piccoli borghi, e creando nuovi legami tra le persone e gli ambienti attraversati (Pileri, 2020).

In questo senso, il percorso ciclabile diventa esso stesso una risorsa: “la semplicità o la complessità del tracciato è elemento di conoscenza, di approfondimento oltre che di

connessione tra diverse risorse: è il mezzo per fruire complessivamente del bene territorio” (Busi et al., 2006).

Da un punto di vista sociale, il cicloturismo ha un importante impatto positivo sulle comunità locali interessate dal fenomeno: grazie all’interazione diretta tra abitanti e cicloturisti, questi ultimi si fanno portatori di alcuni dei valori alla base non solo del ciclismo ma della pratica sportiva (quali, ad esempio, lo spirito di squadra, la disciplina o il rispetto delle regole), che si diffondono e incidono sulla sfera personale e sociale e della popolazione locale (Formato, 2009).

È importante sottolineare, inoltre, come la bicicletta sia un mezzo economico. La Federazione Ciclistica Europea (2018) la considera infatti come un mezzo promotore di equità sociale: il costo annuo per il possesso e l’uso di una bicicletta ammonta a circa il 5% (10% per le biciclette a pedalata assistita) rispetto a quello di un’automobile. La bicicletta è quindi un mezzo di trasporto conveniente e accessibile anche alle persone più svantaggiate.

Altro importante beneficio generato dal cicloturismo, e più in generale dall’utilizzo della bicicletta, è il miglioramento della salute e del benessere personale. Diversi studi e ricerche (Genter J. A. e NZ Transport Agency, 2009, Oja et al., 2011; Vujko et al., 2017; İçöz et al., 2018; Gössling et al., 2019) hanno individuato che il ciclismo produce non solo una migliore forma fisica, ma anche un’aspettativa di vita più lunga, una riduzione delle assenze dal lavoro per malattia e una riduzione dei costi dei trattamenti medici; inoltre andare in bicicletta è un’ottima tipologia di esercizio fisico poiché è considerata uno dei migliori trattamenti per l’obesità, l’ipertensione e lo stress.

Il già citato studio del 2018 sui benefici dell’utilizzo della bicicletta condotto dalla Federazione Ciclistica Europea (ECF), evidenzia che praticare questo tipo di attività fisica contribuisce a uno stile di vita più sano e a prevenire malattie cardiovascolari, il diabete di tipo 2, il cancro al seno e al colon, e l’osteoporosi. Lo stesso studio riporta come impegnarsi in una moderata attività fisica riduca il rischio di insorgenza del morbo di Alzheimer del 29% e il declino cognitivo di circa il 26%; inoltre, l’attività fisica ha importanti effetti benefici sulla salute mentale poiché riduce di circa il 17% le probabilità di sviluppare la depressione.

L’atto dell’andare in bicicletta contrasta inoltre la mancanza di corporeità nella vita di tutti i giorni e rafforza il legame tra esseri umani e natura: se gli stili e i ritmi di vita urbani impongono velocità e frenesia e alienano le persone dal mondo naturale, pedalare e

immergersi nel paesaggio e nell'ambiente attraversato permette di rimettere in gioco il proprio corpo, di aprirsi a nuove esperienze, sensazioni ed emozioni, di mettere in discussione i propri limiti e di recuperare il senso di affiliazione che ci lega alla natura (Pileri, 2020; Barbiero 2017).

2.6 Le reti ciclabili in Europa e Italia

La progettazione organica e la promozione di infrastrutture e itinerari cicloturistici ha iniziato a svilupparsi verso la fine degli anni Novanta del secolo scorso, in contemporanea all'affermazione di modelli di sviluppo turistico più attenti alle nuove domande dei visitatori e volti alla valorizzazione sostenibile del patrimonio territoriale (Formato, 2009).

Come si è analizzato, il turismo in bicicletta soddisfa questa esigenza di sostenibilità, a patto che via sia una concreta strategia orientata al suo sviluppo che coinvolga operatori pubblici e privati e agisca in sinergia, cooperando dalla creazione degli itinerari alla promozione e alla gestione dell'offerta e dei servizi ad essa connessa (Pavione, 2016).

Inoltre, Pileri (2020) afferma che, per coniugare lentezza e obiettivi di viaggio, occorre progettare a partire dalle vie lunghe, o dorsali, che non devono essere la somma di brevi tratte locali: se non si progetta in maniera uniforme, il rischio è quello di avere tratti riservati alle biciclette, altri in condivisione con le auto o altri ancora su corsia riservata ma non separata, con una conseguente confusione e perdita dell'orientamento per il cicloturista.

Si evince quindi come le infrastrutture ciclabili rappresentino un elemento essenziale dello spazio di attività del turista in bicicletta (Di Marcello, 2016).

Di seguito, verrà fornita una sintetica panoramica sulle reti ciclabili ad oggi esistenti a livello europeo e nazionale.

2.6.1 L'Europa

A livello europeo, *Eurovelo* è la prima progettazione di una rete ciclabile con itinerari a lunga percorrenza attraverso tutto il continente, sviluppata a partire dal 1995 dalla società danese *De Frie Fugle* e la società inglese *Sustrans*. Attualmente la rete, gestita dalla Federazione Ciclistica Europea dal 2007, conta 14 itinerari ciclabili ispirati a temi distintivi che

caratterizzano i diversi percorsi sotto il profilo geografico, ambientale, storico-culturale o enogastronomico (Formato, 2009).

Gli oltre 70.000 chilometri che compongono la rete, costituita sia da piste ciclabili in sede propria sia da strade a bassa densità di traffico, sono così distinti⁴:

Itinerari nord-sud

- EV 1 - Itinerario Atlantico del Litorale: Sagres - Capo Nord
- EV 3 - Il percorso di Santiago: Trondheim - Santiago di Compostela
- EV 5 - Via Romea Francigena: Londra - Roma
- EV 7 - Itinerario Centrale dell'Europa: Capo Nord - Malta
- EV 9 - Dal Baltico all'Adriatico (La strada dell'ambra): Danzica - Pola
- EV 11 - Itinerario Europa Orientale: Capo Nord - Atene
- EV 13 - La strada della cortina di ferro: Kirkenes - Tsarevo
- EV 15 - Itinerario del Reno: Andermatt - Rotterdam
- EV 17 - Itinerario del Rodano: Andermatt - Sète/Port-St-Louis-du-Rhône
- EV 19 - Itinerario della Mosa: Langres - Hoek van Holland

Itinerari est-ovest

- EV 2- Percorso delle Capitali: Galway - Mosca
- EV 4 - Dalla Manica al Mar Nero: Roscoff - Odessa
- EV 6 - Dall'oceano Atlantico al Mar Nero (La strada del cibo e del vino): Nantes - Costanza
- EV 8 - Percorso Mediterraneo: Tarifa - Atene
- EV 14 - Acque dell'Europa centrale: Zell am See - Velence - Debrecen (in costruzione)

Circuiti

- EV 10 - Circuito del Baltico: (il circuito della lega anseatica)
- EV 12 - Circuito del mare del Nord: il circuito del mare del Nord

⁴ Fonte: <https://en.eurovelo.com/#routes-and-countries>, ultima consultazione 10 settembre 2021.

Fig. 1 - Mappa della rete ciclabile europea *Eurovelo*



Fonte: <https://www.bikeitalia.it/eurovelo-la-rete-cicloturistica-europea/>

Oltre a *Eurovelo*, numerosi Paesi europei hanno sviluppato le proprie reti ciclabili nazionali. L'Austria ospita uno degli itinerari ciclabili a lunga percorrenza più conosciuti in Europa, la *Donauradweg* ("Strada del Danubio"), che ha favorito lo sviluppo dell'intera rete cicloturistica nazionale (Formato, 2009). La *Donauradweg*, nata nel 1983, si snoda per 381 chilometri da Passau a Bratislava e nel corso dei decenni ha visto crescere enormemente la domanda (Formato, 2009). Lungo tutta la rete è possibile trovare circa 50 strutture di

accoglienza a misura di ciclista, qualificate come *bett&bike* dalla ADFC (*Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club*), la più importante organizzazione di ciclisti in Germania⁵.

L’Austria può vantare inoltre una rete cicloturistica molto ricca e articolata: il sito *Radtouren in Österreich*⁶ promuove e illustra numerosi percorsi, da quelli più adatti a famiglie con bambini a quelli di spiccato interesse naturalistico o storico-culturale.

La Germania è uno dei mercati cicloturistici più fiorenti a livello europeo, con una struttura e un’offerta molto variegata (Formato, 2009), con oltre 250 itinerari ciclabili a lunga percorrenza e numerose strutture di accoglienza *bike friendly* lungo ognuno di essi⁷. Come per l’Austria, i turisti possono scegliere di percorrere gli itinerari che meglio si addicono ai loro interessi, da quelli storico-culturali o enogastronomici a quelli per famiglie. Formato (2009) sottolinea come per lo sviluppo del cicloturismo in Germania abbiano giovato sia l’organizzazione dell’offerta sia le numerose politiche di incentivazione messe in atto dal governo federale, dai vari *Länder* e, non per ultimo, dalle ferrovie tedesche, che offrono servizi intermodali progettati per questo tipo di turismo.

Nel Regno Unito il *National Cycle Network*, creato dall’organizzazione benefica *Sustrans*⁸, abbreviazione di “Sustainable Transport”, è una rete di itinerari ciclabili che coprono un’ampia parte dell’Inghilterra, del Galles, della Scozia e dell’Irlanda del Nord (Di Marcello, 2016). La rete è stata concepita e progettata per essere larga a sufficienza per tutti gli utenti, avere una superficie liscia e scorrevole, essere completamente accessibile da chiunque, e per essere percepita come sicura dagli utenti⁹. Gli itinerari, infatti, sono stati realizzati partendo da vecchie ferrovie in disuso, argini, vecchi percorsi pedonali o strade a bassa densità di traffico (Di Marcello, 2016). Inoltre, come sottolinea Formato (2009) il Regno Unito è stato uno dei primi Paesi ad aver recuperato le vecchie ferrovie dismesse per scopi cicloturistici.

La Danimarca deve la sua alta intensità ciclistica alle politiche fiscali e della mobilità, che hanno favorito la nascita di un grande numero di infrastrutture dedicate (Formato, 2009). L’itinerario ciclabile (ed escursionistico) più noto è la *Hærvejen* (“Strada antica”), che si

⁵ Fonte: <https://www.donau-oesterreich.at/en/>, ultima consultazione 10 settembre 2021.

⁶ <https://www.radtouren.at>, ultima consultazione 10 settembre 2021.

⁷ Fonte: <https://www.germany.travel/en/nature-outdoor-activities/cycling.html>, ultima consultazione 10 settembre 2021.

⁸ <https://www.sustrans.org.uk>

⁹ Fonte: <https://www.sustrans.org.uk/national-cycle-network/>, ultima consultazione 10 settembre 2021.

sviluppa per circa 450 chilometri, dal nord al sud dello Jutland, e che tocca alcuni dei luoghi più interessanti a livello storico della Danimarca¹⁰.

L'Olanda è da sempre considerata il luogo ideale per coloro che amano andare in bici, grazie alla sua capillare rete di piste ciclabili, dei numerosi servizi offerti e dell'estesa intermodalità (Formato, 2009). La rete ciclabile olandese conta numerosi *Landelijke Fietsroutes* (“percorsi ciclabili rurali”) a lunga percorrenza, suddivisi per aree tematiche, che si connettono ai moltissimi itinerari locali, con una ricettività anche qui molto attenta ai bisogni e alle necessità dei cicloturisti (Formato, 2009).

Anche la Francia presenta un cospicuo numero di itinerari cicloturistici, gestiti dall'*Association Française des Véloroutes et Voies Vertes*, che lavora inoltre per creare una rete di strutture sicure, accessibili e di qualità per tutti coloro che percorrono questi itinerari in Francia¹¹. Il sito dell'associazione distingue tra *voie verte*, ovvero una corsia dedicata a pedoni, ciclisti, persone a cavallo o persone con mobilità ridotta, e *véloroute*, ovvero un itinerario ciclabile di media o lunga distanza su sede protetta o su strade a bassa densità di traffico. Gli itinerari ciclabili in Francia stanno vivendo un periodo di forte crescita grazie al lavoro congiunto delle autorità locali, dello Stato e della *Fédération française des usagers de la bicyclette* (FUB)¹².

Infine, la Spagna ha sviluppato il cicloturismo senza un piano nazionale ma tramite due differenti azioni (Formato, 2009):

- 1) la promozione dell'uso della bicicletta per percorrere il celebre *Cammino di Santiago de Compostela*, una delle destinazioni più importanti del turismo a carattere religioso;
- 2) la realizzazione di *Vias Verdes*, che mirano al recupero delle vecchie ferrovie dismesse.

¹⁰ Fonte: <https://www.haervej.com>, ultima consultazione 10 settembre 2021.

¹¹ Fonte: <https://af3v.org>, ultima consultazione 10 settembre 2021.

¹² Fonte: *Analyse des données de fréquentation cyclable 2020*, Vélo & Territoires (consultabile online sul sito <https://www.velo-territoires.org/ressources/categorie/publication-reference/?resource-id=19779#>, ultima consultazione 10 settembre 2021).

Nell'ambito del programma *Green Routes*, coordinato dalla *Fundación de los Ferrocarriles Españoles*, oltre 3.200 chilometri di infrastrutture ferroviarie (ferrovie ed edifici connessi) in disuso sono stati convertiti in percorsi ciclabili ed escursionistici¹³.

2.6.2 L'Italia

In ambito nazionale, il primo passo per la realizzazione e lo sviluppo della rete nazionale di percorribilità ciclistica, prevista dalla delibera CIPE n. 1 del 2001 relativa al “Piano Generale dei trasporti e della logistica”, è stata l'integrazione della rete ciclabile *Eurovelo* da parte della Federazione Italiana Ambiente e Bicicletta¹⁴ (FIAB), associata EFC (Di Marcello, 2016).

È nata così la rete nazionale *Bicitalia*, da “intendersi come un network nazionale che considera esclusivamente gli ambiti di collegamento di grande respiro, ovvero [...] itinerari ad uso della bicicletta di dimensione sovraregionale o di collegamento con i Paesi confinanti”¹⁵.

Questa rete ciclabile, sviluppata su sede propria o su strade a bassa densità di traffico, comprende quindi gli itinerari *Eurovelo* (Di Marcello, 2016) ed esclude quelli regionali e provinciali, che presentano comunque un notevole interesse.

La rete è costituita da 3 itinerari *Eurovelo*, che possono essere a loro volta suddivisi in tratte significative¹⁶:

EuroVelo 5 - Via Romea Francigena

BI 3 - Ciclovía Francigena, 2.000 km

BI 4 - Ciclovía Dolomiti - Venezia, 350 km

BI 5 - Ciclovía Romea Tiberina, 800 km

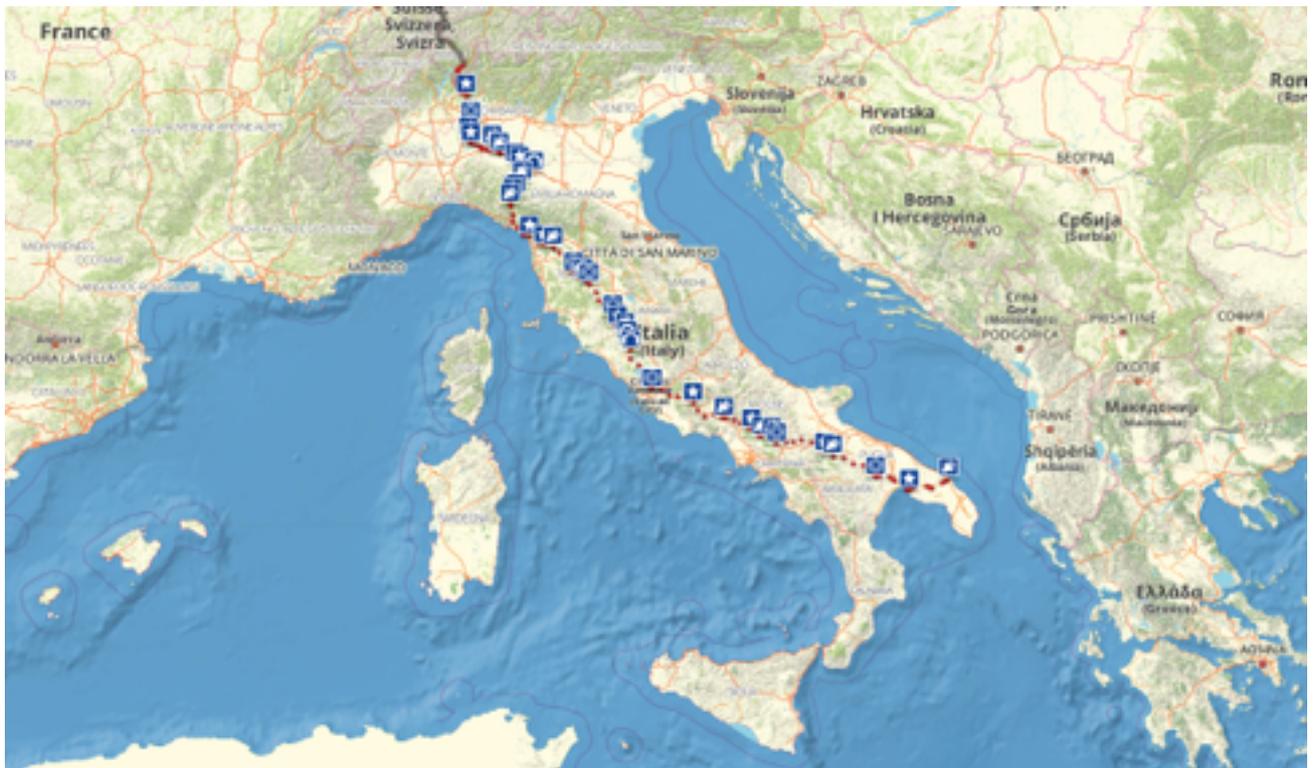
¹³ Fonte: <https://viasverdes.com>, ultima consultazione 10 settembre 2021.

¹⁴ <https://fiabitalia.it>, ultima consultazione 10 settembre 2021.

¹⁵ Fonte: <http://www.bicitalia.org/it/bicitalia/il-progetto>, ultima consultazione 10 settembre 2021.

¹⁶ Ibidem.

Fig. 2 - Mappa di EuroVelo 5, Via Romea Francigena

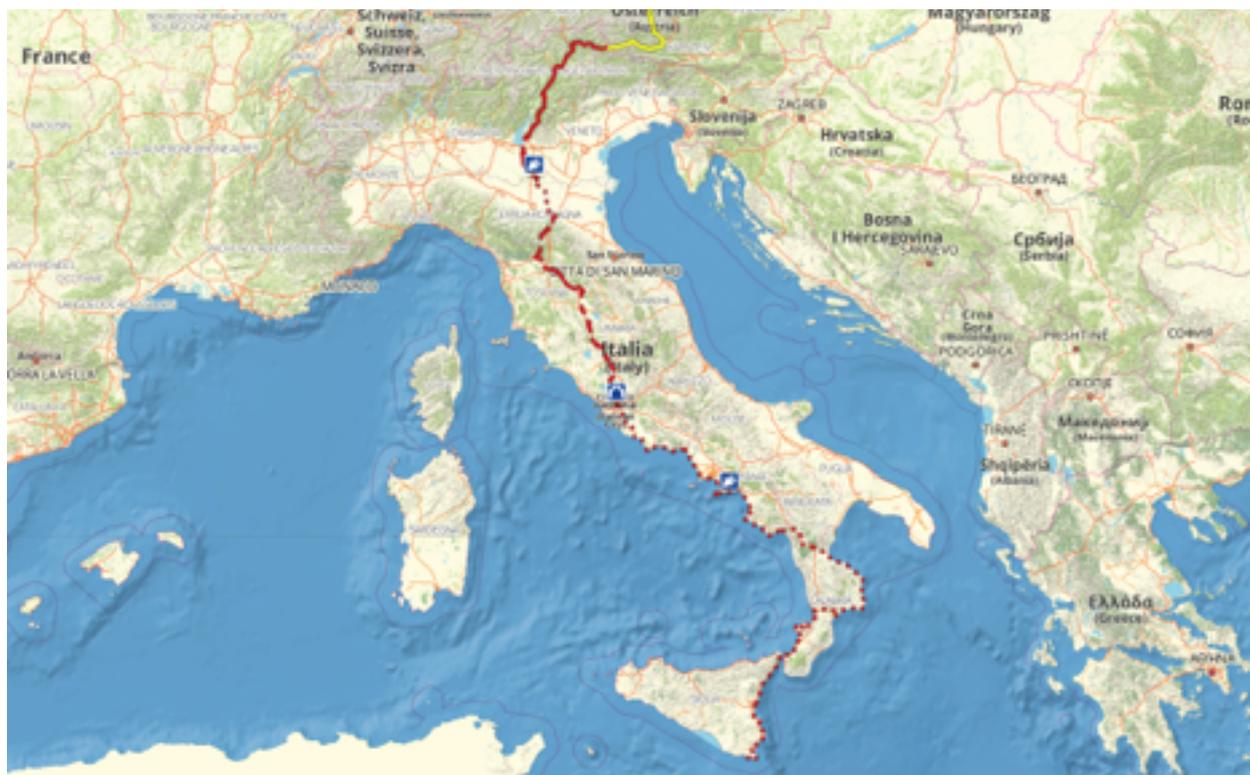


Fonte: <https://en.eurovelo.com/ev5/italy>

EuroVelo 7 - Sun Route

BI 1 - Ciclovia del Sole, 1.600 km

Fig. 3 - Mappa di EuroVelo 7, Sun Route



Fonte: <https://en.eurovelo.com/ev7/italy>

EuroVelo 8 - Mediterranean Route

BI 2 - Ciclovía del Po, 1.300 km

BI 6 - Ciclovía Adriatica, 1.300 km

BI 7 - Ciclovía Tibur Valeria, 300 km

BI 8 - Ciclovía degli Appennini, 1.500 km

BI 9 - Ciclovía Salaria, 300 km

BI 10 - Ciclovía dei Borbone, 400 km

BI 11 - Ciclovía dell'Acquedotto Pugliese, 500 km

BI 12 - Ciclovía Pedemontana Alpina, 1.100 km

BI 13 - Ciclovía Claudia Augusta, 350 km

BI 14 - Ciclovía Magna Grecia, 600 km

BI 15 - Ciclovía Svizzera - Mare, 500 km

BI 16 - Ciclovía della Sardegna, 1.250 km

BI 17 - Ciclovía Alpe Adria Radweg, 180 km

BI 18 - Ciclovía Fano Grosseto, 400 km

BI 19 - Ciclovía Tirrenica, 1.000 km

BI 20 - Ciclovía AIDA, 950 km

Fig. 4 - Mappa di EuroVelo 8, Mediterranean Route



Fonte: <https://en.eurovelo.com/ev8/italy>

Ad oggi, la rete risulta realizzata solo in parte e sono ancora molti i progetti in itinere gestiti in autonomia da Enti Locali o altri organismi, grazie a finanziamenti europei o a propri fondi, senza alcun tipo di coordinamento di più ampio respiro a livello nazionale (Di Marcello, 2016).

La questione legislativa rappresenta per l'Italia una questione spinosa, che non favorisce uno sviluppo omogeneo e coordinato del cicloturismo e delle infrastrutture connesse. La materia della "ciclabilità", secondo la ripartizione delle competenze legislative previste dall'articolo

117 della Costituzione, può ricadere, a seconda delle prospettive, nella competenza statale o regionale (Di Marcello, 2016). Per esempio, la tutela dell'ambiente rientra tra le competenze di Stato, mentre la realizzazione di piste ciclabili ricadono nel settore del trasporto regionale e sono quindi di competenza delle Regioni (Di Marcello, 2016). Come mette in luce Di Marcello (2016), si viene a creare una confusione legislativa, poiché, per quanto riguarda la mobilità ciclistica, questa si inserisce sia nell'ambito della tutela dell'ambiente (competenza statale) sia nell'ambito del trasporto locale (competenza regionale).

Inoltre, il turismo, e di conseguenza anche il cicloturismo, ricade nelle competenze delle Regioni: la mobilità ciclistica risulta così essere una materia trasversale, che riguarda, di volta in volta, il trasporto locale, la salute pubblica, la tutela dell'ambiente, il turismo e il governo del territorio (Di Marcello, 2016).

Alcune Regioni hanno approvato leggi regionali in materia di cicloturismo, cercando di colmare il vuoto normativo lasciato dallo Stato: sono stati così individuati, da parte degli Enti Locali, delle reti ciclabili regionali, andando a mappare dei percorsi su sede propria o promiscui con le auto (Di Marcello, 2016).

Risale al 2003 il Rapporto elaborato dalla FIAB sulla mobilità ciclistica in Italia, che esaminava anche lo stato di attuazione dei vari piani regionali: il Rapporto contò 928 progetti, presentati da 803 enti territoriali (Comuni, Province, Enti Parco, Comunità Montane), per un ammontare di circa 476 milioni di euro (Formato, 2009).

Infine, il 1° Rapporto Isnart-Legambiente, *Cicloturismo e cicloturismi in Italia 2019*, solleva alcune rilevanti questioni e problematiche relative allo sviluppo del turismo in bicicletta in ambito nazionale. In particolare, segnala l'importanza:

- di una visione strategica che possa sfruttare al meglio gli investimenti e valorizzare appieno il patrimonio naturale e culturale alla base dei singoli progetti;
- di un lavoro coordinato e di ampia visione da parte di Regioni, Stato, enti e dei vari soggetti non istituzionali coinvolti, così da garantire la miglior ricaduta possibile sui territori;
- di percorsi ed itinerari che si ramificano oltre i tracciati delle principali ciclovie, così da creare un vero e proprio "sistema" che percorre l'intera penisola;

- degli standard qualitativi, non solo delle infrastrutture ma anche dell'accessibilità e del rispetto del paesaggio e del contesto storico e culturale del territorio;
- di un osservatorio per il cicloturismo (al momento inesistente) che possa monitorare, studiare e analizzare il fenomeno, e dare indicazioni puntuali e concrete per il suo sviluppo;
- di progetti di sviluppo delle infrastrutture ciclabili, che, pur seguendo un disegno organico, tengano conto delle peculiarità e caratteristiche di ogni singolo territorio;
- della sicurezza, con una riforma del Codice della Strada in grado di interpretare al meglio le nuove tendenze della mobilità, e che introduca la definizione di *strada ad alta intensità ciclistica*, permettendo così la messa in sicurezza tutte quelle strade ad alta frequentazione ciclistica e ad alta valenza turistica.

3. Il caso della Corona Verde nella Città Metropolitana di Torino

In questo terzo e ultimo capitolo verrà preso in esame il caso specifico della Corona Verde nella Città Metropolitana di Torino, un progetto della Regione Piemonte che comprende una rete di itinerari escursionistici e cicloturistici nell'area attorno a Torino.

Partendo dalle osservazioni condotte nelle due sezioni precedenti, che miravano a comprendere e a definire il cicloturismo come forma di turismo lento e sostenibile, a riconoscerne i benefici e le ricadute positive sui territori coinvolti dal fenomeno e a fornire un breve quadro delle reti ciclabili a livello europeo e nazionale, si procederà con l'analisi specifica del percorso intrapreso dalla Regione Piemonte verso la costruzione di una infrastruttura verde e degli itinerari ciclabili al suo interno, in un'area che abbraccia Torino e altri 93 comuni limitrofi.

Il capitolo si apre con la descrizione del progetto "Corona Verde", con le sue fasi progettuali, lo stato attuale, i progetti in corso e quelli futuri, per poi proseguire con un inquadramento territoriale che mira a descrivere le caratteristiche dei luoghi coinvolti.

In seguito, si procederà con la presentazione di alcuni itinerari ciclabili già presenti, tra i quali spicca la Corona di Delizie, un percorso ad anello di circa 90 chilometri che collega le Residenze Reali e i Parchi metropolitani intorno a Torino, e di alcune proposte che, ispirandosi ad alcuni itinerari promossi dal Parco del Po Piemontese o sfruttando l'attuale rete di piste ciclabili, strade rurali e strade secondarie, possono essere di importante valenza turistica per i territori interessati.

Infine, a conclusione del lavoro, si tenterà di dare una lettura critica del progetto e degli itinerari cicloturistici presentati, evidenziandone potenzialità e criticità.

3.1 Il progetto Corona Verde

Corona Verde è un progetto strategico della Regione Piemonte nell'ambito di politiche paesaggistico-ambientali che riguardano l'area metropolitana torinese, volto a realizzare, gestire e promuovere una grande infrastruttura verde in grado di integrare e mettere a sistema

la rete delle Residenze Reali, la Corona di Delizie, con la Cintura Verde, rappresentata dai Parchi, dalle fasce fluviali e dalle aree rurali (Porro, 2020).

Il progetto ha due obiettivi principali, che mirano entrambi alla riqualificazione, alla salvaguardia e alla valorizzazione del territorio, nonché al miglioramento della qualità di vita dei residenti:

- la creazione di una continuità delle reti ecologiche esistenti;
- la creazione di un sistema di aree verdi connesse tra loro e fruibili a scopi ricreativi (Bagliani e De Biaggi, 2003).

Come analizzato da Bagliani e De Biaggi (2003), Corona Verde si inserisce nel più ampio contesto europeo delle politiche di tutela del territorio metropolitano, e più in particolare, nell'ambito della creazione di fasce verdi periurbane, quali, ad esempio, la *Green Belt* di Londra o la *Ceinture Verte* di Parigi.

Le esperienze progettuali europee citate sono nate nel secolo scorso per contenere lo sviluppo urbano, per tutelare le aree ad uso agricolo, consolidare le reti ecologiche esistenti, proteggere la biodiversità e riqualificare il paesaggio; non ultimo, hanno previsto il collegamento delle diverse aree verdi urbane e periurbane tramite la realizzazione di percorsi pedonali e ciclabili che possano favorire la fruizione pubblica (Bagliani e De Biaggi, 2003).

Per quanto riguarda il caso di Torino e dell'area metropolitana, come si vedrà più in dettaglio nella sezione successiva, il progetto Corona Verde riguarda un territorio piuttosto complesso con un ricco patrimonio storico rappresentato da beni architettonici, in particolare il sistema delle Residenze Reali, e da beni ambientali, costituito da numerosi parchi, aree fluviali e aree rurali (Bagliani e De Biaggi, 2003).

L'origine del progetto Corona Verde può essere fatta risalire agli anni Ottanta del secolo scorso, quando, nell'ambito delle politiche regionali, la città di Torino aveva ipotizzato un "Anello blu" fluviale e un "Anello verde" collinare, ma è a partire dal 1995, con il nuovo Piano Regolatore, che viene prestata maggiore attenzione al contesto territoriale e ambientale, e in particolare alla fascia fluviale del Po, identificata da Cagnardi, uno dei firmatari del Piano, come "asse del loisir" (Cassatella, 2016). È con questo Piano, infatti, che Torino inizia

un importante rinnovamento tramite un'estesa riprogettazione urbana e la riqualificazione di aree verdi (Cassatella, 2016).

Grazie a questa nuova visione di sviluppo territoriale e alla presenza del Parco regionale del Po, nato nel 1990, la Regione Piemonte, insieme agli enti di gestione dei Parchi e il Politecnico di Torino, avvia nel 1997 il progetto strategico Corona Verde (Bagliani e De Biaggi, 2003; Cassatella, 2016). Fondamentale è stato il contributo di alcuni Enti di Gestione delle aree protette piemontesi, che, grazie all'adozione di un documento programmatico in cui si proponeva di collegare tra loro le diverse aree protette metropolitane, hanno fornito la premessa ideale a questo progetto (Bagliani e De Biaggi, 2003; Cassatella, 2016).

Corona Verde, come si è già accennato, è stato infatti concepito come un progetto il cui scopo principale è quello di proporre un nuovo modello di sviluppo in grado di migliorare la qualità ambientale della città e di integrare fra loro le varie risorse naturali e culturali (Cassatella, 2013).

In questo senso, un importante contributo alla nascita di Corona Verde è stato inoltre la creazione, sotto lo slogan "Arte e Natura", di una rete di greenways per collegare tra loro il sistema delle Residenze Reali di Casa Savoia (inserito dall'UNESCO nella Lista del Patrimonio dell'Umanità nel 1997) con le aree protette, grazie al lavoro coordinato degli enti parco e dell'Associazione Bici&Dintorni FIAB Torino. Tale rete ha così permesso la fruizione "combinata" di mete culturali e naturalistiche (Cassatella, 2016).

Entrando più nel dettaglio, gli obiettivi del progetto Corona Verde sono:

- la tutela e la riqualificazione delle componenti ecosistemiche;
- il rafforzamento della funzione di corridoi ecologici delle fasce fluviali;
- la salvaguardia delle aree aperte per contrastare il consumo di suolo;
- la riduzione degli impatti delle infrastrutture;
- la valorizzazione dell'agricoltura periurbana, riconoscendone il ruolo centrale nella gestione degli spazi aperti e del paesaggio;
- il potenziamento della fruizione e del turismo tramite la connessione delle risorse naturalistiche e storico-culturali (Camanni et al., 2013).

Per la prima fase del progetto, la Regione Piemonte ha stanziato 12,5 milioni di euro grazie alle risorse del Documento Unico di Programmazione (DOCUP) 2000-2006, potendo così finanziare 30 interventi e coinvolgere 5 enti parco e 19 comuni¹.

La seconda fase di Corona Verde è stata avviata nel 2010 e ha beneficiato di un finanziamento di 10 milioni di euro del Programma Operativo Regionale del Fondo Europeo di Sviluppo Regionale (POR FESR 2007-2013) e ha visto la realizzazione di interventi a scala sovralocale per realizzare l'infrastruttura verde, creare economie di scala virtuose e sostenere progetti legati alla sostenibilità ambientale ed economica².

La terza fase, infine, grazie al POR FESR 2014-2020, ha realizzato un solo intervento nella zona del Parco di Stupinigi per riqualificare la rete dei tracciati esistenti, migliorando così la fruibilità del Parco, valorizzando il patrimonio di cascate storiche presenti a suo interno e connettendolo al territorio circostante³.

Una delle azioni fondamentali per la messa in pratica del progetto è stata la costituzione di un sistema di governance territoriale che ha coinvolto numerosi soggetti pubblici e privati e favorito la collaborazione tra enti e comunità locali (Cassatella, 2016). Queste ultime, in particolare, hanno acquisito una nuova consapevolezza del territorio in cui sorgono grazie al progetto Corona Verde, che ne ha messo in luce importanza, problematiche e potenzialità (Cassatella, 2016).

Secondo lo studio condotto da Cassatella (2016), Corona Verde ha avuto risultati positivi e gli interventi condotti negli anni hanno portato alla realizzazione di una rete di percorsi pedonali e ciclabili (tra cui il più rilevante è la "Corona di delizie in bicicletta"), al recupero di ambienti degradati (quali, ad esempio, la riqualificazione della fascia fluviale del torrente Sangone), al sostegno all'agricoltura periurbana tramite la predisposizione di infrastrutture e servizi, e, non ultimo per importanza, al recupero e al restauro di importanti paesaggi urbani nel contesto dei Siti UNESCO (ne sono un esempio la vigna urbana di Villa della Regina o il Parco di Stupinigi).

Corona Verde si inserisce inoltre nelle strategie di raggiungimento dei 17 Obiettivi per lo Sviluppo Sostenibile individuati dall'Agenda 2030 per lo Sviluppo Sostenibile, quali, ad

¹ Fonte: <https://www.coronaverde.it/wp/le-fasi-del-progetto/>, ultima consultazione 23/09/2021.

² Fonte: <https://www.coronaverde.it/wp/i-progetti/>, ultima consultazione 23/09/2021.

³ Fonte: <https://www.coronaverde.it/wp/le-fasi-del-progetto/>, ultima consultazione 23/09/2021.

esempio, l'accesso a spazi verdi pubblici inclusivi e accessibili, la promozione di modelli di produzione e consumo sostenibili, la promozione dell'agricoltura sostenibile, il ripristino di ecosistemi e ambienti fluviali, la realizzazione di infrastrutture sostenibili (come le piste ciclabili) e la promozione del turismo sostenibile, della cultura e dei prodotti locali.

3.2 Il territorio della Corona Verde

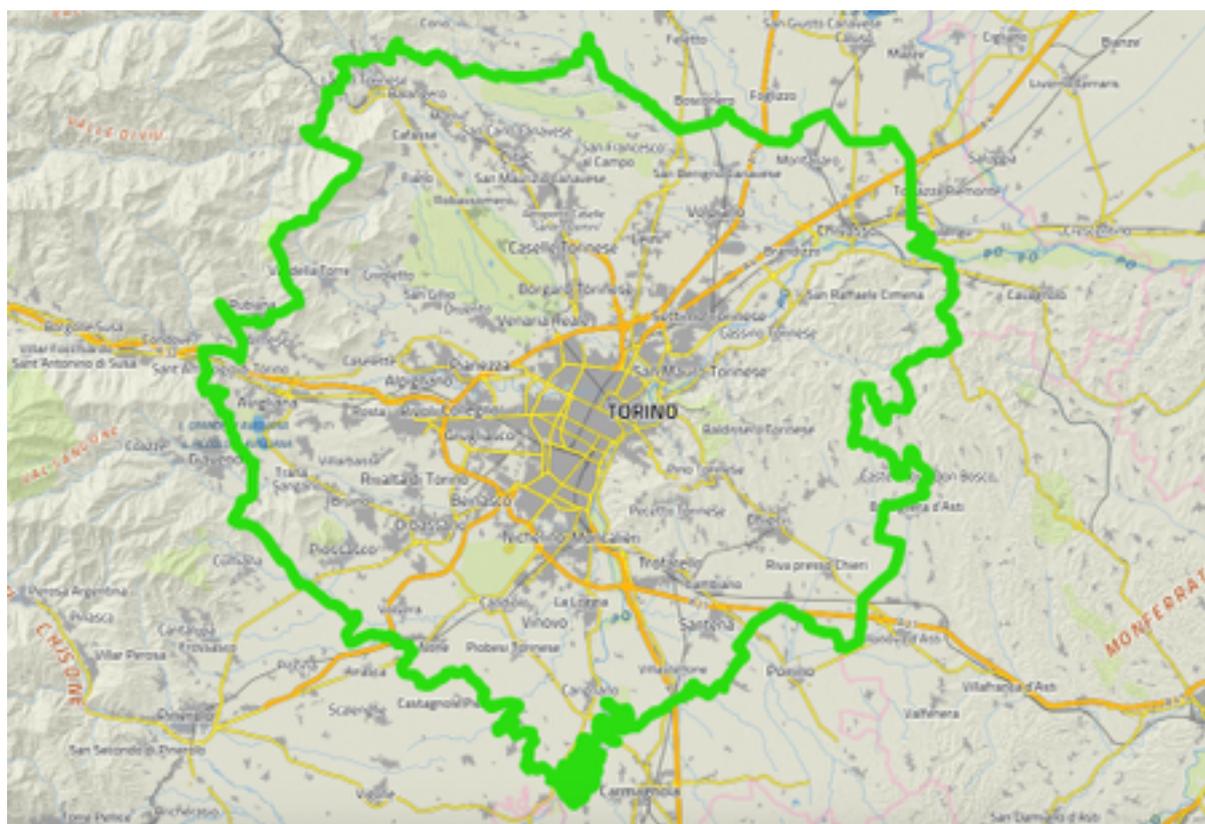
Il territorio interessato dal progetto Corona Verde comprende la città di Torino, che ne costituisce la parte centrale, l'area metropolitana e la collina torinese, coinvolgendo 93 comuni, i cui capofila sono Torino, Chieri, Nichelino, Rivoli, Venaria Reale e Settimo Torinese⁴.

La Corona Verde, definita sulla piattaforma e-governance (www.coronaverde.it) una “grande cintura che abbraccia Torino con aree verdi, residenze reali, reti fluviali e campi coltivati”, si estende su una superficie di oltre 164.000 ettari, di cui 30.902 sono Aree Protette, 13.925 sono di Siti di Interesse Comunitario (SIC) e 1.865 sono Zone di Protezione Speciale (ZPS). Comprendendo 93 comuni, come già detto, interessa una popolazione di 1.803.900 abitanti⁵.

⁴ Fonte: <https://www.coronaverde.it/wp/il-territorio-2/>, ultima consultazione 14/09/2021.

⁵ Fonte: Brochure di Corona Verde, scaricabile online dal sito <https://www.regione.piemonte.it/web/temi/ambiente-territorio/ambiente/corona-verde>, ultima consultazione 14/09/2021.

Fig. 2 - Il territorio interessato dal progetto Corona Verde



Fonte: <https://www.coronaverde.it/projects/map>

Come sottolinea Ostellino (2013), il territorio torinese presenta un ricco patrimonio naturale, costituito da numerosi parchi, habitat naturali essenziali per la conservazione della biodiversità, aree agricole e rurali, che, purtroppo, durante i decenni di espansione industriale della città a partire dai primi del Novecento sono stati “cancellati” o usati come discariche per far spazio alle nuove fabbriche e ai quartieri residenziali. Si è così andato a perdere quel senso più profondo di questi luoghi, e dell’importanza che questi hanno per il “sistema” città:

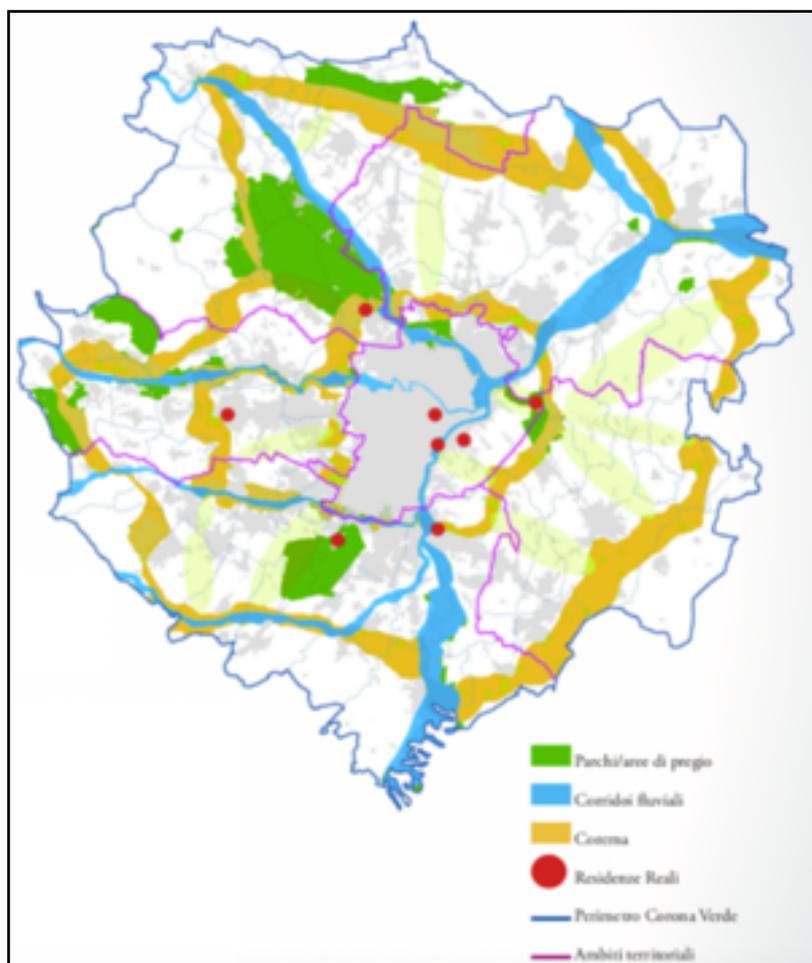
Il territorio in cui sorge la città comprende anche la matrice degli ambienti sui quali la città è cresciuta, ed essa vive anche grazie alle diversità degli ambienti e degli spazi che la ospitano: pianure, fiumi, colline, campi coltivati, quartieri, servizi e trasporti compongono nel loro insieme quello che coincide con la vera immagine dello spazio dell’urbanità, spesso invece solo ridotta ai ristretti ambiti urbani e costruiti (Ostellino, 2013, p.15).

All’interno del progetto Corona Verde assumono particolare rilevanza le aree protette regionali, elemento fondamentale per realizzare politiche di sviluppo sostenibili a livello

ambientale; insieme ad esse, altri elementi importanti sono rappresentati dalla rete idrografica e dalle fasce fluviali, dai corridoi ecologici, dalle numerose aree verdi gestite dalle amministrazioni locali, dalle aree agricole e dalle Residenze Sabaude (Bagliani e De Biaggi, 2003).

Anche sotto il profilo storico, architettonico e culturale, Corona Verde racchiude al suo interno un ricco patrimonio di rilevanza nazionale e internazionale rappresentato dal sistema delle Residenze Reali di Casa Savoia, che sorgono a Torino e tutto intorno alla città, e che costituiscono un'importante risorsa turistica.

Fig. 3 - Sintesi delle principali risorse di Corona Verde



Fonte: brochure di Corona Verde - Regione Piemonte

Di seguito si vedranno più nel dettaglio il contesto territoriale e ambientale della Corona Verde, in particolare i Parchi, i fiumi, il sistema delle Residenze e le aree rurali.

3.2.1 I Parchi

La città di Torino e il territorio metropolitano ospitano un ricco patrimonio naturale e paesaggistico, “oasi verdi che si alternano al tessuto cittadino”⁶ essenziali per la tutela e la conservazione dell’ecosistema e della biodiversità.

Il valore di questo importante patrimonio verde era già stato apprezzato dal celebre architetto e urbanista Le Corbusier durante una sua visita a Torino, quando, ammirando il panorama dal sagrato della Basilica di Superga, evidenziò come la città avesse “la più bella posizione naturale al mondo”⁷.

Le Corbusier non è stato l’unico: prima di lui, i grandi viaggiatori che passavano da Torino tra Settecento e Ottocento, tra cui Michel de Montaigne, Giovanni Botero e Antoine Claude Pasquin, notarono e ammirarono lo stretto legame che la città ha con l’ambiente naturale e in particolare con i corsi d’acqua, la collina e i parchi⁸.

Torino, infatti, vanta un ricco paesaggio che comprende non solo una spettacolare veduta sull’arco alpino, ma anche quattro fiumi (il Po, la Stura di Lanzo, la Dora Riparia e il Sangone), numerosi parchi cittadini, lunghi viali alberati e un vasto sistema collinare. Se a questo si aggiunge la tradizione di cura del paesaggio rappresentato dal sistema delle Residenze Reali, con i loro parchi, boschi, riserve di caccia e giardini, risulta chiaro come il patrimonio naturale e paesaggistico torinese costituisca un caso unico a livello europeo meritevole di salvaguardia, tutela e valorizzazione⁹.

In particolare, i Parchi naturali e le aree protette costituiscono una risorsa di grande pregio, nonché zone di elevata sensibilità, che devono essere tutelate e gestite per garantire il riequilibrio ecologico e la conservazione degli spazi naturali, delle reti idrografiche e dei corridoi ecologici¹⁰.

Fondamentale per la presenza delle aree protette, e in particolar modo per il ruolo che giocano ai fini della pianificazione territoriale piemontese e torinese, è stata la politica di salvaguardia avviata dalla Regione Piemonte a partire dal 1975, grazie all’approvazione della

⁶ Fonte: brochure di Corona Verde, scaricabile online dal sito <https://www.regione.piemonte.it/web/temi/ambiente-territorio/ambiente/corona-verde>, ultima consultazione 14/09/2021.

⁷ Fonte <http://www.parcopopiemontese.it/pagina.php?id=178>, ultima consultazione 20/09/2021.

⁸ Ibidem.

⁹ Fonte: <http://www.parks.it/parco.po.to/a.pianif-coronaverde.html>, ultima consultazione 20/09/2021.

¹⁰ Fonte: <https://www.comune.venariareale.to.it/it/page/progetto-corona-verde>, ultima consultazione 20/09/2021.

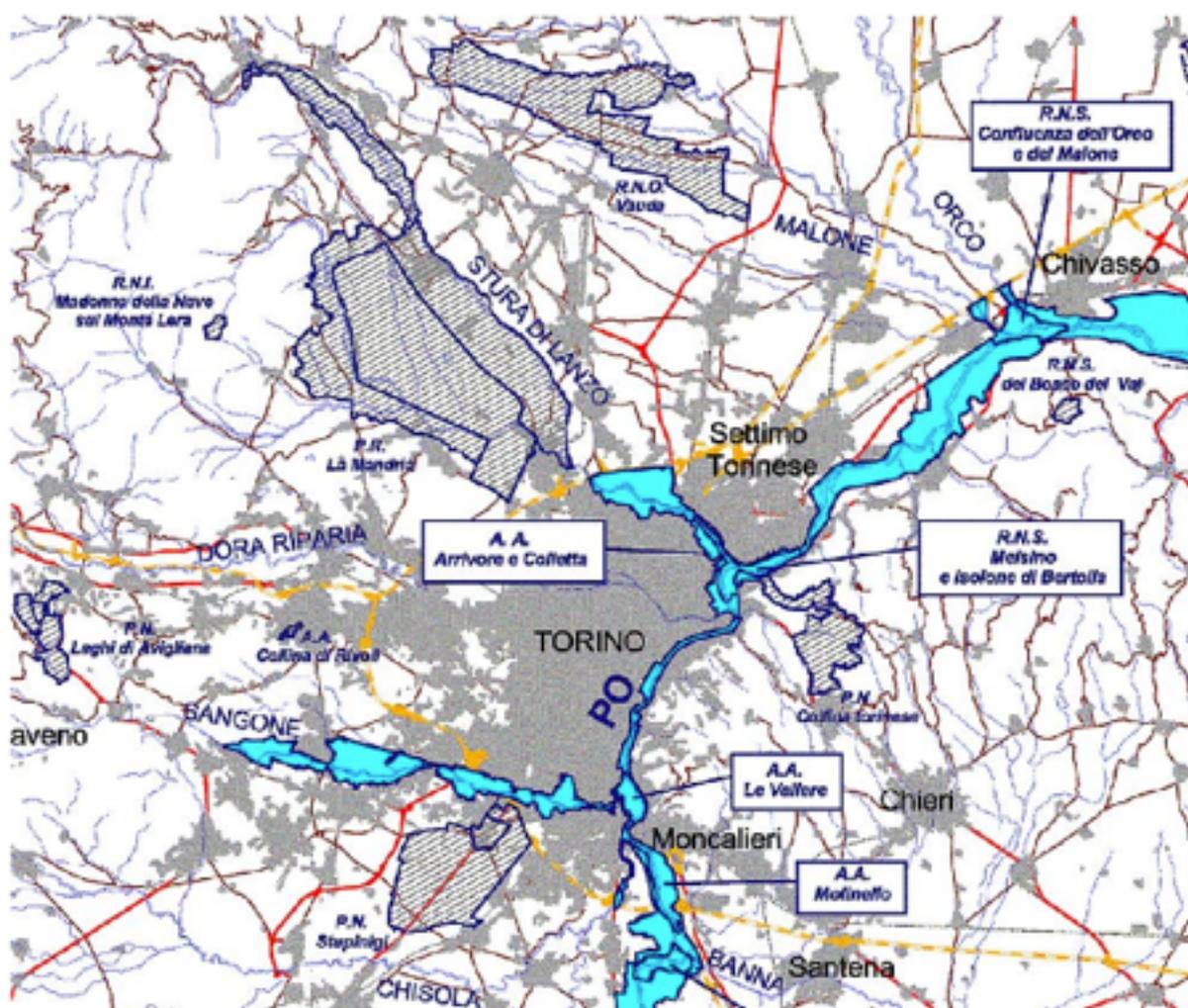
prima legge-quadro regionale in materia di parchi e riserve naturali che ha istituito il sistema delle aree protette (Bagliani e De Biaggi, 2003).

Tra le numerose aree naturali protette presenti nel territorio piemontese, undici sono interessate dal progetto Corona Verde (Bagliani e De Biaggi, 2003):

- il Parco fluviale del Po tratto torinese, che comprende al suo interno:
 - l'area attrezzata del Molinello;
 - l'area attrezzata Le Vallere;
 - la Riserva naturale del Meisino e dell'Isolone Bertolla;
 - l'area attrezzata dell'Arrivore e Colletta;
 - la Riserva naturale della confluenza dell'Orco e del Malone;
 - i tratti di confluenza dei Torrenti Sangone e Stura di Lanzo;
- il Parco naturale della Collina di Superga;
- la Riserva naturale del Bosco del Vaj;
- il Parco naturale La Mandria;
- il Parco naturale di Stupinigi;
- la Riserva naturale della Vauda;
- L'area attrezzata del Ponte del Diavolo;
- La zona di salvaguardia della Stura di Lanzo
- la Riserva naturale integrale del monte Lera
- L'area attrezzata della Collina di Rivoli
- Il Parco naturale dei Laghi di Avigliana¹¹

¹¹ Fonte: <http://www.parks.it/parco.po.to/a.pianif-coronaverde.html>, ultima consultazione 20/09/2021.

Fig. 4 - Le aree naturali protette di Corona Verde



Fonte: <http://www.parks.it/parco.po.to/a.pianif-coronaverde.html>

Il territorio su cui si estende il progetto Corona Verde si compone, come si è visto, di numerose risorse naturali che si estendono fino a Vauda Canavese e Balangero a Nord, fino a Sant' Ambrogio a Ovest, fino a Casalborgone a Est e fino a Carignano a Sud (Gregory, 2020). Questo importante patrimonio verde non solo è molto esteso ma è anche molto vario e complesso, e comprende giardini storici, frutto del lavoro di importanti paesaggisti del passato, parchi in cui si trovano alberi secolari, o ancora parchi urbani di grande importanza naturalistica che ospitano colonie di uccelli a rischio, come il Parco del Meisino¹².

¹² Fonte: <http://www.comune.torino.it/verdepubblico/il-verde-a-torino/>, ultima consultazione 21/09/2021.

Oltre a essere aree di grande pregio, preziose per la varietà biologica, per la presenza di numerose specie di animali e di diversi habitat, sono anche aree “da vivere”. Spesso poco conosciute dagli stessi abitanti di Torino e dei comuni limitrofi, che le considerano un semplice ripiego per quando non si riesce (o non si può, come durante le restrizioni imposte dall'emergenza sanitaria di Covid-19) a raggiungere mete turistiche più distanti, sono in realtà dei luoghi che, se frequentati con la dovuta sensibilità e attenzione, permettono di recuperare non solo il legame con essi, ma anche di alimentare il proprio rapporto con la natura e migliorare così il proprio benessere personale (Ostellino, 2013).

3.2.2 I fiumi

Come per le aree verdi, anche con i fiumi Torino ha da sempre avuto un legame molto stretto. L'area del capoluogo piemontese è infatti una zona di confluenza nel Po di alcuni fiumi e torrenti, tra i quali il Chisola, il Sangone, la Dora Riparia, lo Stura di Lanzo, l'Orco e il Malone, che include inoltre un'estesa rete di canali costruiti dall'uomo a supporto dell'agricoltura¹³.

Considerati come risorse essenziali e strategiche per lo sviluppo della città, i corsi d'acqua sono stati utilizzati come vie di comunicazione, sfruttati per la produzione industriale e l'irrigazione oppure considerati luoghi di svago lungo i quali, nel corso della storia, sono sorti palazzi e giardini (Gregory, 2020).

È proprio a causa del loro grande sfruttamento per fini industriali e produttivi a partire dagli anni Cinquanta del Novecento che si sono verificati alti livelli di inquinamento delle acque e situazioni di forte degrado ambientale delle fasce fluviali, dove spesso sono sorte discariche, orti abusivi oppure attività produttive incompatibili con queste aree (Gregory, 2020). Ne consegue che i paesaggi e gli ecosistemi fluviali sono stati soggetti alla frammentazione degli ambienti ripariali, con una conseguente perdita di biodiversità (Bovo, 2013).

Nonostante l'urbanizzazione, lo sfruttamento, i numerosi interventi antropici e il conseguente degrado, la rete dei fiumi che scendono dalle valli circostanti per immettersi nel Po è ancora

¹³ Fonte: brochure di Corona Verde, scaricabile online dal sito <https://www.regione.piemonte.it/web/temi/ambiente-territorio/ambiente/corona-verde>, ultima consultazione 14/09/2021.

piuttosto evidente e costituisce un elemento essenziale per la conservazione dei delicati e fragili ecosistemi fluviali e della loro funzione di rete ecologica (Bovo, 2013).

Al fine di salvaguardare, tutelare e rinaturalizzare i corsi d'acqua e le fasce fluviali, durante l'ultimo decennio del secolo scorso sono state avviate politiche di recupero e riqualificazione di queste aree, che sono state riconosciute come elementi importanti ed essenziali da tenere in considerazione nella pianificazione della città (Gregory, 2020). In particolare, sono stati fondamentali in questo senso la creazione del Parco fluviale del Po (oggi Parco del Po Piemontese) nel 1990 e il piano programma Torino città d'acque del 1993 (Gregory, 2020), che ha portato alla trasformazione di aree dismesse in verde urbano, la creazione di un unico parco lungo circa 70 chilometri sulle sponde dei quattro fiumi cittadini e la realizzazione, al suo interno, di percorsi pedonali e ciclabili¹⁴.

Inoltre, è proprio grazie alla proposta del Parco del Po Piemontese, in collaborazione con l'agenzia di Turismo Torino e Provincia e la Città Metropolitana di Torino, che sono nate diverse iniziative per valorizzare i beni naturali, paesaggistici, storici e culturali di questi luoghi, prima fra tutte la fondazione del marchio territoriale e turistico Po Confluenze Nord Ovest (Camanni e Ostellino, 2017).

Un ulteriore elemento fondamentale per avviare processi di riqualificazione dei territori dei bacini fluviali sono stati i Contratti di Fiume e di Lago (Bovo, 2013). Introdotti in Piemonte con il Piano di Tutela delle Acque (PTA) del 2007, i Contratti di fiume sono accordi volontari tra soggetti pubblici e privati che hanno un interesse nella gestione e nell'utilizzo della risorsa idrica¹⁵, e promuovono una progettualità territoriale coordinata attraverso una visione comune, anche da parte delle comunità locali, che si vedono così coinvolte in prima persona nel riconoscimento dell'importanza di queste aree e nella loro valorizzazione (Bovo, 2013).

In questo contesto si inserisce il progetto Corona Verde, che mira a riconvertire a livello economico e industriale e a ricostruire gli equilibri ambientale dei territori dell'area metropolitana (Gregory, 2020).

¹⁴ Fonte: <http://www.comune.torino.it/verdepubblico/percorsi-ciclabili/>, ultima consultazione 21/09/2021.

¹⁵ Fonte: <http://www.cittametropolitana.torino.it/cms/ambiente/risorse-idriche/progetti-ris-idriche/contratti/contratti>, ultima consultazione 21/09/2021.

3.2.3 Le Residenze Reali

A partire dal trasferimento della capitale del Ducato di Savoia da Chambéry a Torino per volere di Emanuele Filiberto, avvenuto nel 1563, la città e il territorio circostante hanno subito una profonda trasformazione che ha visto la costruzione di un vero e proprio sistema di residenze intorno a Torino (Roggero Bardelli, 2013).

Tale trasformazione era infatti la testimonianza del potere acquisito dalla casata¹⁶, che, confrontandosi con i principali modelli dinastici europei, inizia un vero e proprio progetto di controllo e gestione del territorio intorno alla capitale tramite un preciso disegno architettonico¹⁷: partendo da Palazzo Reale, fulcro del potere sabauda, sorsero nuove residenze, ville e regge venatorie secondo uno schema a raggiera, definito dall'architetto seicentesco Amedeo di Castellamonte "Corona di Delizie"¹⁸.

Simbolo regale, la corona è infatti la metafora alla base di questo progetto di espansione che lega il centro della città ai territori e alle campagne circostanti tramite una fitta rete di viali alberati e rotte di caccia (Roggero Bardelli, 2013).

A questa grande trasformazione urbana e architettonica, in particolare tra Sei e Settecento, sono chiamati a lavorare i più importanti architetti dell'epoca, tra cui Ascanio Vitozzi, Carlo e Amedeo di Castellamonte, Guarino Guarini, Filippo Juvarra e Benedetto Alfieri, che costruirono maestosi luoghi di loisir lungo i fiumi, in collina e nella campagna circostante (Roggero Bardelli, 2013).

L'ambiente su cui sorsero queste residenze fu notevolmente mutato, poiché cambiarono le destinazioni d'uso dei territori, dei boschi e dei possedimenti agricoli e nacquero economie locali e tenute di allevamento, a testimoniare, ancora una volta, lo stretto legame della città con il territorio circostante¹⁹.

L'insieme delle residenze sabaude rappresenta un unicum europeo e nel 1997 è stato inserito dall'UNESCO nella Lista del Patrimonio dell'Umanità per l'alto valore artistico e culturale (Roggero Bardelli, 2013).

¹⁶ Fonte: <https://www.guidaturisticatorino.com/la-corona-di-delizie/>, ultima consultazione 21/09/2021.

¹⁷ Fonte: brochure di Corona Verde, scaricabile online dal sito <https://www.regione.piemonte.it/web/temi/ambiente-territorio/ambiente/corona-verde>, ultima consultazione 14/09/2021.

¹⁸ Ibidem.

¹⁹ Ibidem.

L'ambito territoriale interessato dal progetto Corona Verde include il sistema delle Residenze Reali e, in particolare, il Palazzo Reale, Palazzo Chiabrese, Palazzo Madama, Palazzo Carignano, il Castello del Valentino, Villa della Regina, la Basilica di Superga, la Reggia di Venaria, il Castello di Rivoli, la Palazzina di Caccia di Stupinigi, Borgo Castello nel Parco della Mandria e il Castello di Moncalieri²⁰.

Considerata strategica nell'offerta turistica e culturale del Piemonte, questa rete di palazzi, residenze e castelli è stata fatta oggetto di importanti interventi di riqualificazione, recupero e restauro (ne è un ottimo esempio la Reggia di Venaria); tramite il progetto Corona Verde, inoltre, la Regione ha come obiettivo il suo collegamento alle principali aree di interesse e di pregio naturalistico (rappresentato da parchi, dalle fasce fluviali, dalle aree protette e dalle zone rurali) tramite un sistema di percorsi pedonali e ciclabili²¹.

3.2.4 Le aree rurali

Le aree rurali che circondano la città di Torino e che convivono con essa costituiscono un elemento molto importante all'interno del tessuto metropolitano (Quaglio, 2016).

Sebbene percepita come distante o estranea, tale superficie destinata ad uso agricolo è notevolmente estesa e racchiude al suo interno una grande eterogeneità di colture, organizzazione, infrastrutture irrigue e tecniche di conduzione, gestite da un considerevole numero di aziende e persone (Quaglio, 2013; Quaglio 2016).

L'importanza delle zone periurbane è stata riconosciuta dal Comitato economico e sociale europeo nel documento *Parere sul tema agricoltura periurbana* del 2004, che ne rimarca il ruolo cruciale nelle relazioni che intercorrono tra città e campagna (Borsotto e Cagliero, 2020).

Come ampiamente descritto in tale documento, l'attività agricola in queste aree è fortemente condizionata e limitata dalla pressione del vicino ambiente urbano, causando un serio degrado ambientale, aumentando il divario tra città e campagna e l'abbandono degli spazi agricoli, con una conseguente minaccia alla continuità agricola in questi territori.

²⁰ Ibidem.

²¹ Fonte: <https://www.coronaverde.it/wp/il-territorio-2/>, ultima consultazione 21/09/2021.

Il documento evidenzia inoltre come “senza agricoltura non può esistere paesaggio agricolo, vale a dire un paesaggio caratterizzato da campi coltivati, animali, prati e soprattutto dalla presenza di agricoltori”²².

Come spiega Quaglia (2013; 2016), l’agricoltura garantisce la qualità della vita di coloro che abitano, vivono e lavorano in queste aree attraverso il mantenimento e la gestione del suolo, la conservazione della biodiversità e la rivitalizzazione degli ecosistemi, la regolazione dei processi idrologici, la compensazione delle emissioni di carbonio e l’attenuazione degli effetti indotti dal cambiamento climatico, la soddisfazione, sebbene parziale, del fabbisogno alimentare e il mantenimento e la riqualificazione del paesaggio tramite la messa in dimora di siepi, alberi e filari.

Quaglia (2013) ne sottolinea inoltre la funzione economica, con la messa a disposizione diretta dei consumatori di prodotti alimentari sani e a costi contenuti di conservazione e trasporto, andando così anche ad alimentare e favorire il turismo di prossimità non solo attraverso la vendita di cibo ma anche attraverso l’offerta di servizi agrituristici e il riuso di cascine storiche²³.

Un terzo e ultimo aspetto da non sottovalutare, secondo Quaglia (2013), è quello legato alla fruizione da parte di cittadini e turisti di questi luoghi, che possono così ricoprire anche un importante ruolo sociale.

Il paesaggio rurale dell’area metropolitana torinese è inoltre caratterizzato dagli interventi colturali, insediativi e irrigui che si sono formati e affermati tra Settecento e Ottocento e che erano collegati al sistema gestionale della dinastia sabauda (Longhi, 2008). Come già precedentemente discusso in merito al sistema delle Residenze Reali, anche queste aree possono rappresentare un’importante risorsa non solo di conservazione paesaggistica ma anche di valorizzazione delle tracce storiche (Longhi, 2008).

²² Fonte: Comitato economico e sociale europeo (2004), Parere sul tema agricoltura periurbana, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/IT/TXT/HTML/?uri=CELEX:52004IE1209&from=ET>, ultima consultazione 21/09/2021.

²³ Fonte: <https://www.coronaverde.it/wp/il-territorio-2/>, ultima consultazione 21/09/2021.

3.3 I percorsi ciclabili all'interno di Corona Verde

Nell'ambito del progetto Corona Verde, come si è accennato in precedenza, particolare importanza è data alla creazione di linee lente (pedonali e ciclabili) che permettano una fruizione “dolce” del territorio dell'area metropolitana torinese.

In particolare, il progetto ha, tra le numerose finalità, quella di sviluppare un sistema di greenways che dal centro urbano si irradiano verso le mete esterne, nonché la valorizzazione del circuito ciclabile della Corona di Delizie in Bicicletta²⁴.

Se l'obiettivo di Corona Verde è ristabilire un dialogo fra “centro” e “periferia”, creando così una nuova identità per l'area metropolitana torinese, “fatta di tanti «centri» e non di luoghi periferici intorno alla metropoli” (Ostellino, 2013, p. 17), in questo senso il cicloturismo può giocare un ruolo fondamentale, poiché è, come si è analizzato nel capitolo precedente, una pratica turistica sostenibile che permette di riconnettersi al territorio, ai diversi ambienti che lo compongono, alle sue peculiarità e alla sua storia.

In questa sezione verranno presentati più in dettaglio alcuni percorsi ciclabili sui territori coinvolti dal progetto Corona Verde, alcuni realizzati e promossi dalla Regione Piemonte e dalla Città Metropolitana di Torino, il più importante dei quali è senza dubbio la già citata Corona di Delizie in Bicicletta, altri invece frutto di proposte personali concepite sfruttando la rete di piste e percorsi ciclabili già esistenti che possono essere promosse a livello turistico.

3.3.1 La Corona di Delizie in Bicicletta

Ispirato al sistema delle Residenze Reali, l'anello ciclabile Corona di Delizie in Bicicletta è un percorso ad anello lungo circa 90 chilometri che abbraccia l'intera città di Torino e che collega tra di loro le Residenze e i parchi metropolitani, attraverso paesaggi fluviali, agricoli e storici all'interno di Corona Verde²⁵.

L'idea di realizzare l'itinerario ciclabile di Corona di Delizie è nata nel 1999 a seguito di un lavoro di ricerca storica condotto da Mario Agnese dell'associazione Bici&Dintorni, federata torinese della FIAB (Federazione Italiana Ambiente e Bicicletta), e in seguito proposto agli

²⁴ Fonte: brochure di Corona Verde, scaricabile online dal sito <https://www.regione.piemonte.it/web/temi/ambiente-territorio/ambiente/corona-verde>, ultima consultazione 14/09/2021

²⁵ Fonte: <https://www.biciedintorni.it/blog/post-321-corona-delizie-bicicletta.php>, ultima consultazione 04/10/2021.

amministratori locali di Comuni, Provincia, Regione, Satti (ora GTT) e Turismo Torino per risolvere i problemi legati alla percorribilità²⁶.

Come si evince, questo progetto nasce dal basso, grazie al lavoro non solo dell'ideatore dell'itinerario ma dell'intera associazione torinese, che ha voluto collegare tra loro il sistema delle Residenze Sabaude con un percorso ciclabile che sfrutta piste ciclabili, ciclostrade, greenways e strade rurali già esistenti, in collaborazione con Comuni, Città Metropolitana e Regione²⁷.

Da un punto di vista storico, l'itinerario si è ispirato alla mappa Rabbini del 1846, ma attenzione primaria è stata data alla sicurezza: l'obiettivo, infatti, era collegare tra loro le varie Residenze Reali tramite percorsi sicuri, tranquilli e poco rumorosi per favorirne la fruizione da parte di ciclisti pedalatori medi e famiglie²⁸.

I lavori di progettazione e posa della segnaletica sono iniziati nel 2012, protraendosi fino al 2017, e sono stati possibili grazie ai contributi economici della Provincia di Torino, del Patto territoriale Zona Ovest Torino e della Regione Piemonte; quest'ultima, inoltre, ha inserito la Corona di Delizie in Bicicletta nella rete cicloturistica regionale²⁹.

Come si legge nell'opuscolo pubblicato dall'associazione Bici&Dintorni nel 2017, questo anello cicloturistico ha come scopo quello di “offrire una proposta turistica e culturale di qualità sul tema delle Residenze Sabaude” (p. 6). Non meno importante, e in linea con le caratteristiche del turismo in bicicletta e i benefici che può apportare analizzati nel secondo capitolo, questo itinerario ha inoltre come obiettivo quello di promuovere e valorizzare altre mete meno conosciute o celebrate che si trovano lungo il percorso: si possono infatti trovare 68 punti di interesse lungo tutto l'itinerario, che comprendono, ad esempio, un ricco sistema di cascate storiche³⁰.

Come si è visto nel capitolo precedente, infatti, il cicloturismo permette una fruizione lenta del territorio in grado di riempire i “vuoti” generati dalla velocità e dal turismo di massa: la lentezza, in questo caso della bicicletta, non solo diventa un mezzo per scoprire i luoghi

²⁶ Ibidem.

²⁷ Fonte <http://www.peveradasnc.it/mtb/percorsi/coronadelizie.htm>, ultima consultazione 04/10/2021.

²⁸ Fonte <http://www.peveradasnc.it/mtb/percorsi/coronadelizie.htm>, ultima consultazione 04/10/2021.

²⁹ Fonte: opuscolo *Corona di Delizie in Bicicletta. Dalla carrozza al cavallo d'acciaio il fascino di evolve*, scaricabile online da <https://www.biciedintorni.it/blog/post-321-corona-delizie-bicicletta.php>, ultima consultazione 04/10/2021.

³⁰ Ibidem.

attraversati ma “agisce come catalizzatore che riaccende gli interessi sui territori di mezzo [...], un’opportunità unica per la rigenerazione territoriale delle aree più interne e fragili o marginali” (Pileri, 2020, p. 38).

Percorrendo l’itinerario Corona di Delizie in Bicicletta si possono toccare i più importanti Castelli, Residenze storiche e Parchi sia di Torino che dell’area circostante la città; dall’itinerario principale, inoltre, si dipartono delle “varianti storiche” che permettono di raggiungere, tra gli altri numerosi punti di interesse, il Castello di Moncalieri, il Parco regionale della Mandria o la Basilica di Superga³¹.

Altro elemento importante in un’ottica di sviluppo sostenibile del territorio e più in particolare alla fruizione turistica, è l’attenzione che è stata data all’intermodalità: l’itinerario di Corona di Delizie in Bicicletta si interseca infatti con più stazioni ferroviarie dell’area metropolitana torinese (tra cui, oltre alle quattro stazioni di Torino, si citano Collegno, Moncalieri, Settimo Torinese, Borgaro e Venaria)³², permettendo così di poterlo percorrere interamente o in parte evitando il più possibile spostamenti in auto per raggiungere il punto di inizio o lasciare il punto di arrivo prescelti.

Un ultimo, ma non meno importante, aspetto che è stato considerato in fase di progettazione e realizzazione della Corona di Delizie in Bicicletta è stata l’intersezione di questo itinerario non solo con il sistema ferroviario ma anche con le principali ciclovie regionali e nazionali, in particolare con le ciclovie VenTo (Torino-Venezia), AIDA (Alta Italia Da Attraversare) e Francigena.³³

³¹ Ibidem.

³²Fonte <http://www.peveradasnc.it/mtb/percorsi/coronadelizie.htm>, ultima consultazione 04/10/2021.

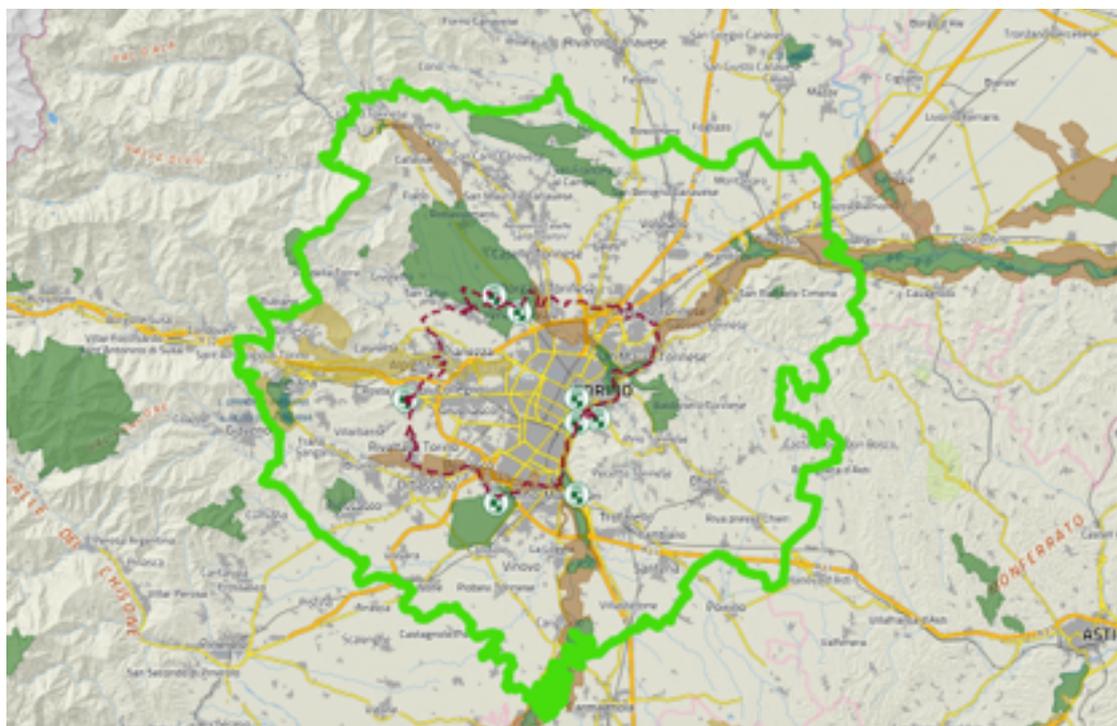
³³ Fonte: <https://www.biciedintorni.it/blog/post-321-corona-delizie-bicicletta.php>, ultima consultazione 04/10/2021.

Fig. 5 - Cartografia del percorso Corona di Delizie in Bicicletta



Fonte: <https://www.biciedintorni.it/tracce-gpx/mappa-corona.php>

Fig. 6 - Il percorso Corona di Delizie in Bicicletta (tratteggiato in rosso) all'interno di Corona Verde. Le Residenze Reali toccate dall'itinerario ciclabile sono segnate in mappa tramite icone.



Fonte: <https://www.coronaverde.it/projects/map>

Fig. 7 - Segnaletica Corona di Delizie in Bicicletta



Fonte: foto scattata personalmente lungo il percorso

Fig. 8 - Un tratto del percorso in cui la vegetazione è poco mantenuta (tratto Venaria - Borgaro)



Fonte: foto scattata personalmente lungo il percorso

Scheda tecnica Corona di Delizie in Bicicletta

- Lunghezza percorso: 89 chilometri
- Dislivello: 370 metri
- Bicicletta consigliata: gravel, mountain bike, bici da turismo, city bike
- Tipologia di terreno: piste ciclabili, strade sterrate, strade secondarie
- Periodo di percorrenza: tutto l'anno, ma, svolgendosi in pianura, è preferibile evitare i mesi estivi per via del caldo.
- Principali punti di interesse: Palazzo Reale, Palazzo Madama, il Duomo di Torino, Palazzo Carignano, Mole Antonelliana, Tramvia e Basilica di Superga, Villa della Regina, Cascina Santa Cristina, Borgo e Reggia di Venaria Reale, Santuario di San Pancrazio, Villa Leumann, Castello di Pianezza, Certosa Reale di Collegno, Castello di Rivoli, Castello Orsini e centro storico di Rivalta, Parco Fluviale del Sangone, Palazzina di Caccia di Stupinigi, Mausoleo della Bela Rösin, Parco fluviale Le Vallere, Duomo di Moncalieri, Parco Italia '61, Borgo e castello medievale, Castello del Valentino e Orto botanico, Parco del Valentino.
- Criticità: in alcuni punti del percorso non sempre viene effettuata la manutenzione delle piste ciclabili, è quindi possibile che la vegetazione ricopra parte della pista riducendo notevolmente lo spazio di passaggio della bicicletta; il percorso è ben segnalato quasi ovunque, ad eccezione di alcuni punti in cui la segnaletica risulta danneggiata o mancante a causa di atti vandalici.
- Consigli: è possibile scaricare la traccia gpx dal sito <https://www.biciedintorni.it/blog/post-321-corona-delizie-bicicletta.php> (ultima consultazione 04/10/2021).

3.3.2 Lo StouRing e il progetto VELA

Il percorso ciclopedonale “StouRing: in bici o a piedi tra acque, natura e cultura” fa parte del progetto “Corona Verde Stura”, nato per iniziativa dei Comuni di Cafasse, Ciriè, Mathi, Nole, Robassomero e Villanova Canavese nell’ambito dell’iniziativa generale di Corona Verde e

finanziato dalla comunità Europea e dalla Regione Piemonte tramite il Fondo Europeo Sviluppo Regionale (FESR)³⁴.

Il concept di “StouRing” (neologismo composto dalle parole “Stura”, “Tour” e “Ring”) è stato proposto dall’IIS D’Oria di Ciriè, già coinvolto in attività didattiche relative al Contratto di Fiume della Stura di Lanzo, e ha come obiettivi principali la valorizzazione del patrimonio ambientale, culturale e paesaggistico del bacino della Stura di Lanzo e la promozione di una fruizione turistica e ricreativa sostenibile di quest’area perifluviale³⁵.

L’Area Contigua della Stura di Lanzo è un’area naturale protetta che fa parte della rete ecologica europea Natura 2000 in quanto Sito di Importanza Comunitaria (SIC) e sorge all’imbocco delle Valli di Lanzo. Questa zona è di particolare rilevanza e interesse grazie a un ambiente fluviale ben conservato sia negli aspetti vegetazionali che faunistici e alla presenza della specie floristica *Carex hartmanii*, un’entità botanica rara in Piemonte e nel resto d’Italia (Guglielmetto Mugion e Martinetto, 1995). Sempre in quest’area è presente il Sito Paleontologico della Foresta Fossile, dove si possono osservare numerosi resti di fossili vegetali (come ceppi e tronchi) di sedimenti cenozoici, portati alla luce dalla piena del 2000 e dai successivi interventi di escavazione nel letto del torrente³⁶. L’Area rappresenta inoltre un importante corridoio ecologico lungo il corso d’acqua e garantisce una continuità territoriale che unisce l’area protetta del Ponte del Diavolo a Lanzo con il Parco La Mandria a Venaria³⁷.

Il progetto StouRing rappresenta quindi un’occasione di conoscenza e fruizione ricreativa e turistica sostenibile di questa fascia fluviale: si compone infatti di una serie di percorsi ciclopedonali che si snodano lungo le due sponde del torrente, attraverso l’Area Contigua dello Stura di Lanzo, per un totale di circa 55 chilometri e il cui primo tratto, che si estende tra i Comuni di Villanova e Cafasse, è stato inaugurato nel 2015³⁸. In quanto itinerario

³⁴ Fonte: <http://coronaverdestura.it>, ultima consultazione 05/10/2021.

³⁵ Fonte: Betta G., Tognoni N., Buone prassi sui fiumi. Stura di Lanzo e il progetto “Stouring”, intervento al webinar “La sostenibilità ambientale nel bacino del Po piemontese: le voci di territorio” promosso da Arpa Piemonte e Legambiente Piemonte e Valle d’Aost nell’ambito del progetto LIFE ESC VisPo (Volunteering Initiative for a Sustainable Po). È possibile consultare la registrazione integrale del webinar e i materiali sul sito <http://www.bevispo.eu/2021/03/17/il-24-marzo-il-progetto-life-esc-vispo-incontra-le-voci-del-territorio-piemontese/> (ultima consultazione 05/10/2021).

³⁶ Fonte: <http://www.parchireali.gov.it/riserve.naturali/IT1110014/pagina.php?id=303>, ultima consultazione 05/10/2021.

³⁷ Fonte: <http://coronaverdestura.it>, ultima consultazione 05/10/2021.

³⁸ Fonte: mappa Stouring, scaricabile da <http://www.cittametropolitana.torino.it/cms/ambiente/risorse-idriche/progetti-ris-idriche/contratti/stura/stouring/itinerario-stouring/itinerario-stouring>, ultima consultazione 05/10/2021.

ciclabile, pedonale ed escursionistico risulta adatto a diverse tipologie di fruitori (come, per esempio, amanti della mountain bike o della gravel, famiglie, escursionisti, ecc.)

L'itinerario StouRing si collega inoltre a tre itinerari ciclabili esistenti, la già citata Corona di Delizie in Bicicletta, la Ciclostrada della Stura di Lanzo e la Corona Verde Stura³⁹. Quest'ultima si sviluppa anch'essa lungo le due sponde del torrente, nel territorio compreso tra Cafasse e Robassomero, per circa 26 chilometri. I percorsi della Corona Verde Stura, sia su fondo asfaltato che su fondo sterrato, sono stati realizzati a partire da tracciati già esistenti e opportunamente riqualificati e creando nuovi collegamenti per risolvere problemi legati alla discontinuità degli itinerari; inoltre, sono state previste delle diramazioni verso i centri cittadini coinvolti che garantiscono la sicurezza e la facilità dello spostamento, nonché il collegamento con le varie stazioni ferroviarie presenti nella zona interessata dal percorso⁴⁰.

Evoluzione di Corona Verde Stura e di Stouring, è il progetto VELA, acronimo di Venezia-Lanzo: presentato nel 2018, il progetto è promosso da dodici Comuni situati dalle Valli di Lanzo alla cintura Nord-Ovest di Torino in collaborazione con l'Ente di Gestione delle Aree Protette dei Parchi Reali, con lo scopo di ampliare la rete di percorsi ciclabili urbani ed extraurbani, migliorare la sicurezza, potenziare il sistema di servizi e, in una prospettiva sovralocale, connettersi direttamente alla ciclovia VenTo.⁴¹ Il progetto ha come obiettivo quello di creare una rete continua e omogenea di percorsi ciclabili lunga 125 chilometri, interconnessa con i principali centri urbani, i luoghi di interesse turistico e i poli di mobilità collettiva; per quanto riguarda quest'ultimo aspetto, il progetto si propone inoltre di valorizzare la linea ferroviaria Torino-Ceres e implementare i collegamenti con l'aeroporto Sandro Pertini⁴².

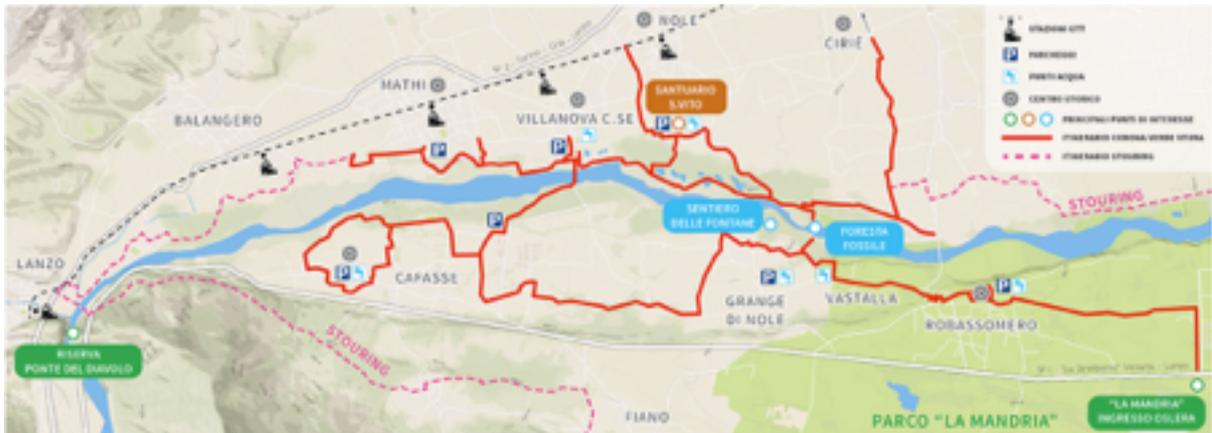
³⁹ Fonte: <http://www.cittametropolitana.torino.it/cms/ambiente/risorse-idriche/progetti-ris-idriche/contratti/stura/stouring/itinerario-stouring/itinerario-stouring>, ultima consultazione 05/10/2021.

⁴⁰ Fonte: <http://coronaverdestura.it>, ultima consultazione 05/10/2021.

⁴¹ Fonte: <http://coronaverdestura.it/in-bici-a-vela/>, ultima consultazione 05/10/2021.

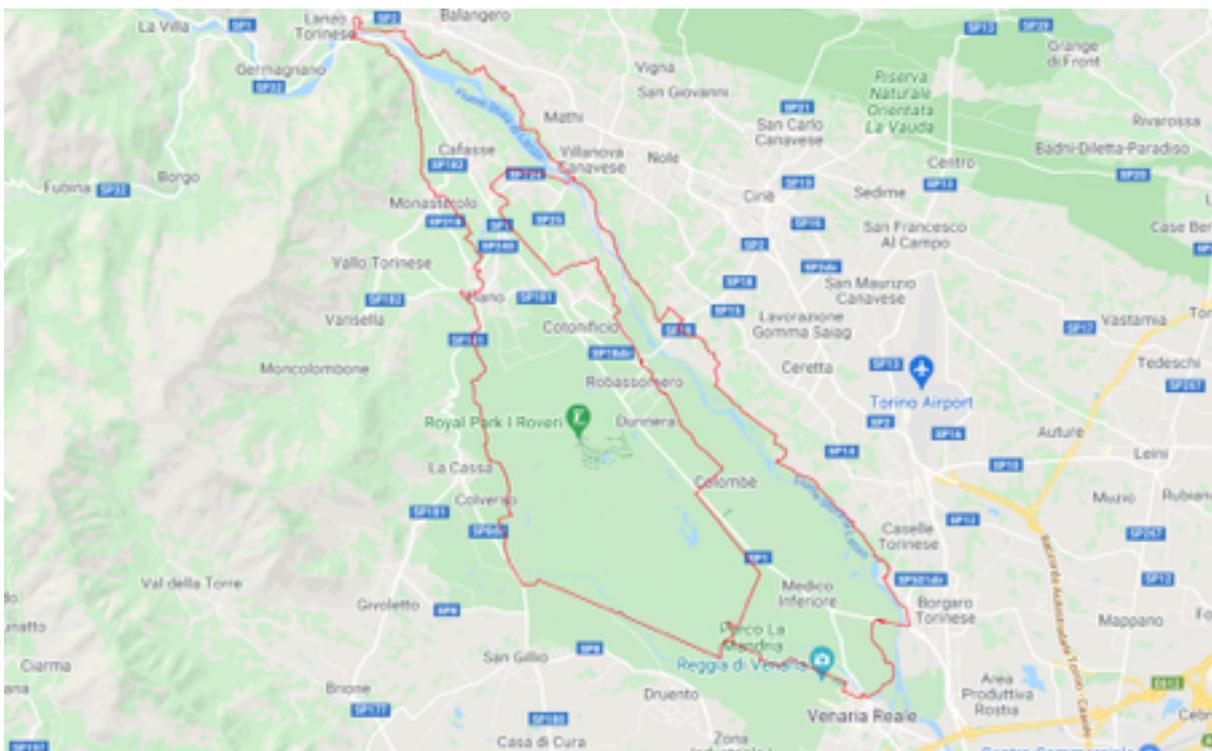
⁴² Ibidem.

Fig. 9 - L'itinerario Corona Verde Stura



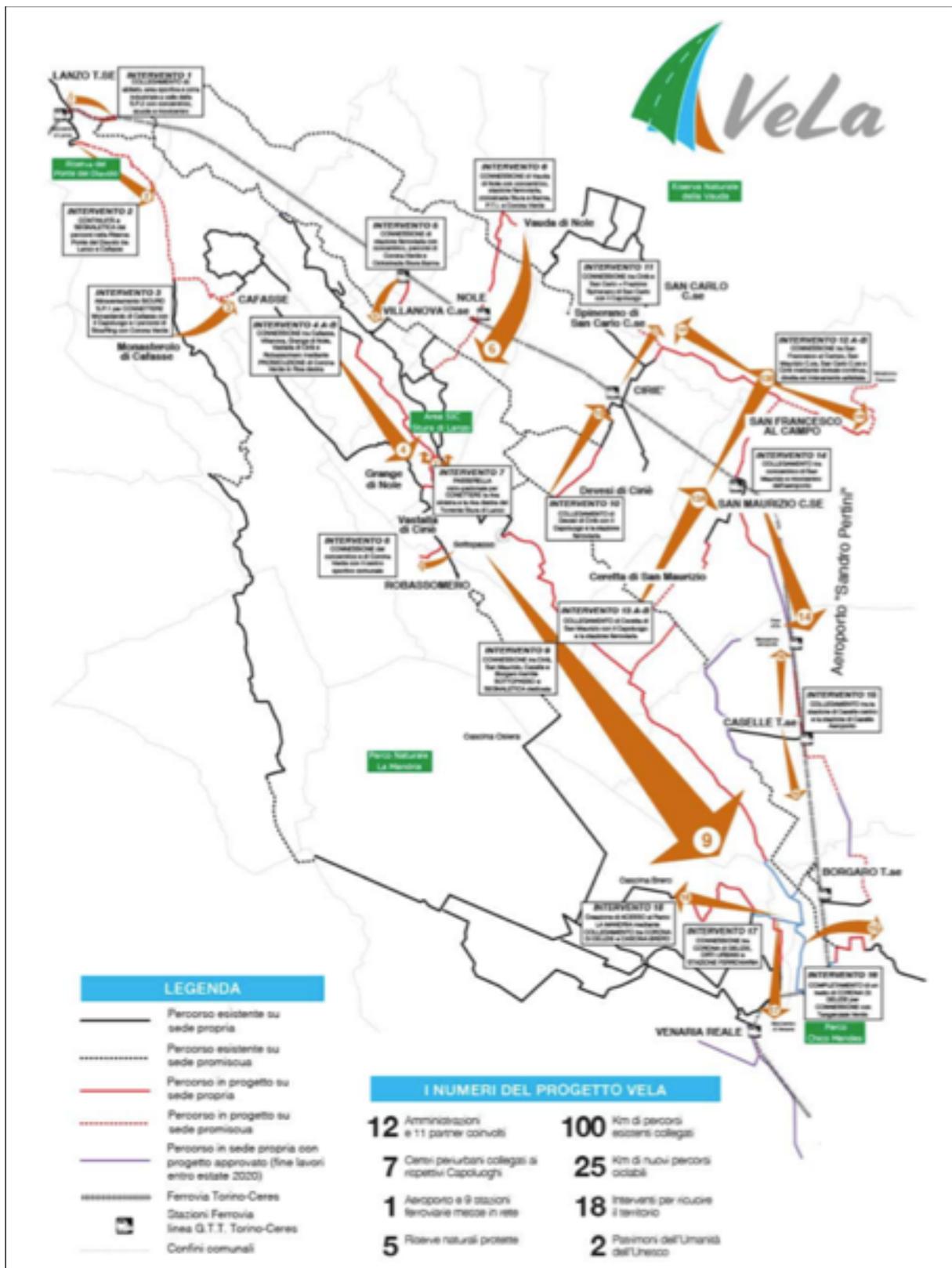
Fonte: <http://coronaverdestura.it/il-percorso/>

Fig. 10 - L'itinerario Stouring



Fonte: traccia gpx scaricata da <http://www.cittametropolitana.torino.it/cms/ambiente/risorse-idriche/progetti-ris-idriche/contratti/stura/stouring/itinerario-stouring/itinerario-stouring>

Fig. 11 - Il progetto VELA, con i percorsi esistenti e gli interventi programmati.



Fonte: http://www.cittametropolitana.torino.it/cms/risorse/ambiente/dwd/ris-idriche/pdf/stura/pannelli_vela.pdf

Scheda tecnica StouRing

- Lunghezza percorso: 55 chilometri
- Dislivello: 350 metri
- Bicicletta consigliata: gravel, mountain bike, bici da turismo
- Tipologia di terreno: piste ciclabili, strade sterrate, strade secondarie, sentieri
- Periodo di percorrenza: tutto l'anno
- Principali punti di interesse: Marmitte dei Giganti, Ponte del Diavolo, Santuario di San Vito, Palazzo d'Oria, Antica Chiesa Plebana, Cascina Oslera, Chiesa dei Battuti, Villa dei Laghi, Lago Borgarino, Castello di Fiano, Chiesa di San Secondo, Rocca Provana, Antiquarium Baratonìa, Cascina Brero, Bizzarria, Stazione di Germagnano, Borgo Castello, Reggia di Venaria.
- Criticità: non è sempre facile individuare il sentiero da percorrere, in particolare quando si devono percorrere dei sentieri; in più punti manca la segnaletica.
- Consigli: è possibile scaricare la traccia gpx dal sito <http://www.cittametropolitana.torino.it/cms/ambiente/risorse-idriche/progetti-ris-idriche/contratti/stura/stouring/itinerario-stouring/itinerario-stouring> (ultima consultazione 05/10/2021).

3.3.3 2 Ruote 2 Regge

2 Ruote 2 Regge è un percorso ciclabile che collega la Palazzina di Caccia di Stupinigi e il Castello di Racconigi e che si sviluppa lungo strade secondarie e rurali.

Promosso dalla Regione Piemonte e dal Comune di Racconigi, capofila con i Comuni di Carmagnola, Carignano, Piobesi e Villastellone⁴³, l'itinerario è stato realizzato nell'ambito del progetto territoriale "La marca delle due province", nell'ambito dell'Asse III "Riqualificazione territoriale" del Programma attuativo regionale del fondo di Sviluppo e Coesione (P.A.R. F.S.C. 2007-2013)⁴⁴, uno strumento attraverso il quale la Regione realizza

⁴³ Fonte: https://www.comune.racconigi.cn.it/archivio/pagine/2Ruote_2Regge.asp, ultima consultazione 06/10/2021.

⁴⁴ Ibidem.

dei progetti e dei programmi che prevedono degli interventi a livello infrastrutturale per promuovere dei processi di riqualificazione territoriale⁴⁵.

Gli itinerari di 2 Ruote 2 Regge sono stati progettati e sviluppati da un gruppo di lavoro formato dallo Studio Mellano Associati di Torino, con il supporto scientifico del Dipartimento di Architetture e Studi Urbani del Politecnico di Milano e la collaborazione dello studio dell'architetto Danilo Odetto, per quanto riguarda la segnaletica, e della società iMpronta, per quanto riguarda la comunicazione.

Il territorio interessato dai percorsi ciclabili comprende delle zone naturalistiche di pregio, in particolare il Parco Naturale di Stupinigi, alcune aree facenti parte della Rete Natura 2000 all'interno del Parco Naturale del Po Piemontese e il Centro Cicogne e Anatidi di Racconigi.

Il Parco Naturale di Stupinigi, istituito a seguito della Legge Regionale n. 1 del 14 gennaio 1992, si estende su una superficie di 1756 ettari e sorge a soli 10 chilometri dal centro storico di Torino. L'area naturale è di tipo pianiziale e presenta boschi misti di latifoglie, con numerosi impianti di pioppi ibridi: proprio per la presenza di relitti forestali pianiziali, il Parco è stato anche individuato come ZSC di importanza comunitaria (D'Angelo, 2020).

Il Parco rappresenta inoltre un importante esempio di connubio tra natura, paesaggio agricolo, storia e architettura: la Palazzina di Caccia, costruita nel Settecento da Filippo Juvarra per la villeggiatura e la pratica della *chasse à courre* da parte dei membri di Casa Savoia, è sicuramente l'elemento più celebre e turisticamente frequentato, ma l'intera area comprende numerose residenze e casine storiche di grande interesse, quali, tra le altre, Cascina Parpaglia o il complesso fortificato di Castelvecchio. Juvarra non si limita infatti a progettare la Palazzina di Caccia, ma realizza anche le rotte di caccia e i rondò, nonché l'intero sistema di casine, abitazioni e scuderie, creando così un legame molto stretto tra gli elementi naturali e l'organizzazione spaziale (D'Angelo, 2020).

Il Parco Naturale del Po Piemontese è stato istituito con la Legge Regionale n. 11 del 27 marzo 2019 al fine di raggruppare sotto un unico ente le singole aree di particolare interesse ambientale e paesaggistico oppure minacciate dal consumo di suolo a scopi edilizi che si trovano lungo il fiume Po⁴⁶. In particolare, sul territorio interessato dai percorsi 2 Ruote 2

⁴⁵ Fonte: <https://www.regione.piemonte.it/web/temi/fondi-progetti-europei/fondo-sviluppo-coesione-fsc/programma-par-fsc-2007-13/asse-iii-riqualificazione-territoriale-accordi-programma-quadro>, ultima consultazione 06/10/2021.

⁴⁶ Fonte: <http://www.parcopiemontese.it/parco-po-piemontese.php>, ultima consultazione 06/10/2021.

Regge, si incontrano Zone di Protezione Speciale (ZPS) e Zone Speciali di Conservazione (ZSC), quali il Po morto di Carignano, la Lanca di San Michele e la Confluenza Po - Maira.

Queste aree protette ospitano boschi ripari e planiziali, paesaggi caratteristici dell'ambiente fluviale e numerose specie di avifauna, alcune nidificanti e altre migratorie, di erpetofauna e di ittiofauna. Inoltre, questa aree sono interessate dalle attività di cava, che nei decenni di attività hanno danneggiato gli habitat di riparo e di greto a causa della formazione di bacini di grande profondità e della costruzione di argini artificiali⁴⁷.

A Racconigi, inoltre, sorge il Centro Cicogne e Anatidi, nato nel 1985 grazie alla collaborazione tra la Lega Italiana Protezione Uccelli (LIPU) e l'ornitologo Bruno Vaschetti con lo scopo di reintrodurre la cicogna bianca, specie estintasi dall'Italia come nidificante nel Settecento⁴⁸. Ad oggi il centro porta avanti progetti di ripopolamento e salvaguardia, di recupero per animali selvatici, di ripristino di aree umide per favorire la sosta degli uccelli migratori e numerose ricerche scientifiche⁴⁹.

L'itinerario 2 Ruote 2 Regge interessa i Comuni di Racconigi, Villastellone, Carignano, Torino, Piobesi Torinese, Candiolo e Carmagnola ed è composto da una direttrice principale, lunga circa 40 chilometri, quattro percorsi ad anello e tre percorsi tematici che permettono di conoscere il territorio in maniera lenta e sostenibile, anche sfruttando l'intermodalità bici +treno⁵⁰.

I percorsi si svolgono completamente in pianura e non presentano difficoltà tecniche; per questo motivo sono adatti a un pubblico piuttosto vasto e variegato, dai ciclisti pedalatori medi o poco allenati a famiglie e a tutti coloro che desiderano scoprire questo territorio tramite l'utilizzo della bicicletta.

Come già accennato poco sopra, oltre alla direttrice principale Stupinigi-Racconigi, è possibile percorrere itinerari più corti, in particolare:

- Stupinigi - Piobesi Torinese, lungo circa 28 chilometri, che si sviluppa su strade secondarie e tratti in sede protetta;

⁴⁷ Fonte: <http://www.parcopiemontese.it/pagina.php?id=3>, ultima consultazione 06/10/2021.

⁴⁸ https://www.comune.racconigi.cn.it/archivio/pagine/Centro_Cicogne_e_Anatidi.asp ultima consultazione 06/10/2021.

⁴⁹ Fonte: <https://cicogneracconigi.it/progetti>, ultima consultazione 06/10/2021.

⁵⁰ Fonte: <https://cicloturismo.piemonte.it/ita/due-ruote-due-regge>, ultima consultazione 06/10/2021.

- Piobesi - Carignano, lungo circa 26 chilometri, che si sviluppa interamente in sede protetta;
- Carmagnola - Racconigi, lungo circa 32 chilometri, che si sviluppa su strade secondarie e tratti in sede protetta;
- Carmagnola - Villastellone (percorso lungo), lungo circa 39 chilometri, che si sviluppa su strade minori e bianche;
- Carmagnola - Villastellone (percorso breve), lungo circa 28 chilometri, che si svolge su strade secondarie e sterrati⁵¹.

Sono inoltre stati sviluppati tre percorsi tematici, che permettono di conoscere il territorio nei suoi diversi aspetti storico, naturale, culturale e agricolo:

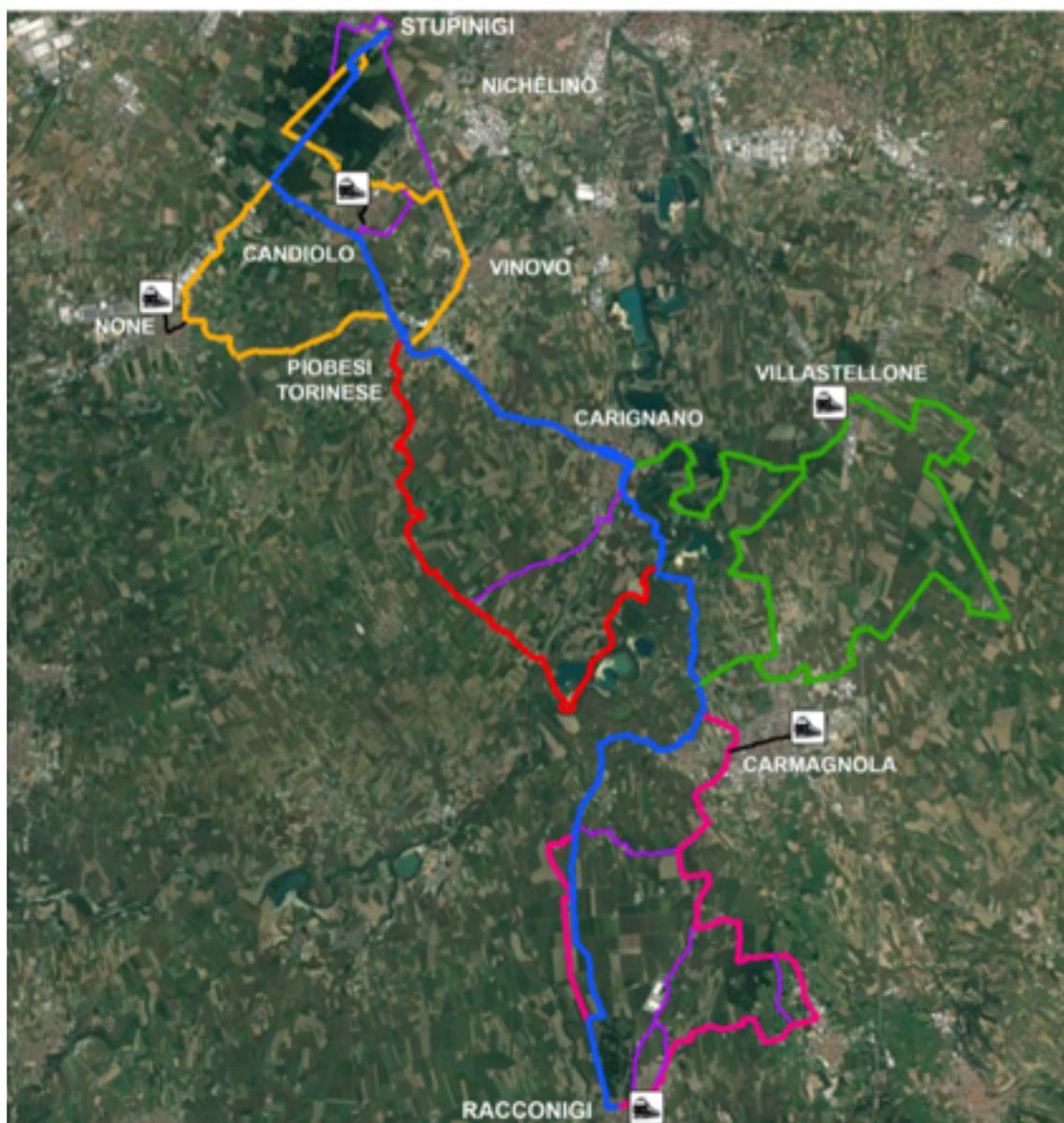
- il percorso dei sapori: lungo circa 35 chilometri, si sviluppa dal centro di Racconigi fino a Piobesi, passando per il Bosco del Merlino, la Borgata Oia, Carmagnola, Villastellone e Carignano, e ha come obiettivo la conoscenza e la promozione delle piccole aziende agricole presenti sul territorio e dei prodotti locali, quali, ad esempio, il peperone, il topinambur o i prodotti caseari;
- il percorso per le famiglie: lungo circa 30 chilometri, si sviluppa da Racconigi fino a Villastellone, passando per Carmagnola. Lungo il percorso è possibile visitare il Centro Cicogne e Anatidi di Racconigi oppure effettuare delle soste presso le cascate didattiche o visitare dei musei adatti ai bambini;
- il percorso del lavoro dell'uomo: lungo oltre 70 chilometri, si sviluppa da Racconigi fino a Piobesi, passando per Carmagnola e Carignano e permette di scoprire le varie attività umane che hanno plasmato questo territorio, come la produzione della seta, la coltivazione della canapa o le aree di cava⁵².

In una visione turistica più ampia, gli itinerari di 2 Ruote 2 Regge si collegano alla Corona di Delizie in Bicicletta e ai percorsi di CycloMonviso, una rete di itinerari transfrontalieri che collega Racconigi, Savigliano, Saluzzo, la Valle Varaita e Guillestre.

⁵¹ Fonte: <https://cicloturismo.piemonte.it/ita/due-ruote-due-regge>, ultima consultazione 06/10/2021.

⁵² Ibidem.

Fig. 12 - 2 Ruote 2 Regge, la rete dei percorsi



Fonte: brochure 2RUOTE2REGGE, scaricabile dal sito https://www.comune.racconigi.cn.it/archivio/pagine/2Ruote_2Regge.asp

Fig. 13 - Il percorso ciclabile 2 Ruote 2 Regge nei pressi di Racconigi



Fonte: foto scattata personalmente lungo il percorso

Fig. 14 - Il fiume Po lungo il percorso 2 Ruote 2 Regge



Fonte: foto scattata personalmente lungo il percorso

Scheda tecnica 2 Ruote 2 Regge

- Lunghezza percorso: 40 chilometri (direttrice principale Stupinigi - Racconigi)
- Dislivello: 100 metri
- Bicicletta consigliata: gravel, mountain bike, bici da turismo, city bike
- Tipologia di terreno: piste ciclabili, strade bianche, strade secondarie
- Periodo di percorrenza: tutto l'anno, ma, poiché si svolge interamente in pianura, è preferibile evitare l'estate a causa del caldo
- Principali punti di interesse: Palazzina di Caccia di Stupinigi, Parco Naturale di Stupinigi, centro storico di Piobesi, centro storico di Carignano, Po morto di Carignano, Lanca di San Michele, Confluenza Maira - Po, centro storico di Carmagnola, Museo della Canapa, Museo di Cutura Popolare e Contadina, Bosco del Merlino, Centro Cicogne e Anatidi, Castello e Parco di Racconigi.
- Criticità: gli itinerari non presentano particolari difficoltà o problematiche grazie alla presenza di segnaletica; si svolgono per buona parte su sede protetta, su strade bianche o a basso traffico. Tuttavia, occorre effettuare degli attraversamenti di strade provinciali che potrebbero risultare pericolosi, specie se si percorrono gli itinerari con dei bambini.
- Consigli: è possibile scaricare l'app "CicloTurismo Piemonte" tramite la quale si può scegliere il percorso e usare la funzionalità navigatore per seguire la traccia; inoltre, vengono segnalati i vari punti di interesse.

3.3.4 Da Moncalieri a Chivasso lungo le rive del Po

Come già evidenziato più volte, le reti fluviali dell'area torinese sono oasi naturali preziose, tutelate e salvaguardate dal Parco del Po Piemontese.

Il Po e l'intera rete fluviale all'interno dell'area metropolitana, e più nello specifico, per le finalità di questo lavoro, di Corona Verde, costituiscono un'importante risorsa che nel tempo ha permesso la vita e lo sviluppo delle comunità che hanno vissuto in questi luoghi (Camanni e Ostellino, 2017). Ne sono un esempio i territori attraversati da questo itinerario, che si ispira a una serie di percorsi proposti da Stefano Camanni e Ippolito Ostellino nel libro *Fiumi di storia. Itinerari lungo il Po fra culture e architetture* (2017).

Quello qui presentato ha inizio a Moncalieri, nel Parco Le Vallere, e segue il corso del fiume Po fino a Chivasso, lungo le piste ciclabili delle città di Torino e San Mauro per poi proseguire lungo strade secondarie e strade rurali.

Seguendo il filo conduttore del fiume, si può effettuare un vero e proprio viaggio nel tempo attraverso ambienti naturali e paesaggi di grande pregio e rilevanza: si può infatti ripercorrere la storia di Casa Savoia, dal Castello Reale di Moncalieri, passando per il castello del Valentino, la Gran Madre e ai piedi della Basilica di Superga, per poi ritrovarsi immersi nella campagna appena fuori della città, tra campi coltivati e canali artificiali.

Il tratto ciclopedonale più frequentato e conosciuto da residenti e turisti, ma non per questo meno suggestivo, è sicuramente quello che attraversa Torino e che permette, anche con qualche piccola deviazione, di visitare i principali monumenti e musei della città: non lontano dal percorso si trovano infatti, tra i numerosi, il Monte dei Cappuccini, Villa della Regina, o la Mole Antonelliana, così come è possibile approfittare della tranvia a dentiera Sassi-Superga per salire fino alla Basilica.

Lasciandosi la città di Torino alle spalle, si prosegue nel Parco del Meisino, Zona di Protezione Speciale (ZPS) che sorge alla confluenza tra la Stura di Lanzo, la Dora Riparia e il Po e al cui interno si trova l'Isolone di Bertolla⁵³. Quest'ultimo è di particolare importanza ed è interdetto al pubblico poiché ospita una garzata di aironi cenerini, oltre ad essere luogo di nidificazione di altri uccelli, quali, ad esempio, il nibbio bruno⁵⁴.

A San Mauro Torinese, con una piccola deviazione, è possibile visitare l'Abbazia della Pulcherada, per poi proseguire lungo il Canale Cimena su una pista ciclabile realizzata nel 2015 nell'ambito di Corona Verde 2, Greenway Po della Collina⁵⁵.

Si raggiunge quindi Gassino e si attraversa il centro storico, con la Chiesa dello Spirito Santo e la sua imponente cupola, per poi ritornare a pedalare in ambienti agricoli a fianco della collina torinese seguendo un tratto della Via Francigena.

L'ultima parte dell'itinerario è quella che presenta le maggiori criticità in termini di sicurezza, in quanto la strada rurale si interrompe in mezzo a un campo e, se non si conosce in anticipo

⁵³ Fonte: <http://www.parcopiemontese.it/zsc-meisino-confluenza-po-stura.php>, ultima consultazione 08/10/2021

⁵⁴ Fonte: <http://www.piemonteparchi.it/cms/index.php/parchi-piemontesi/item/3464-isolone-di-bertolla-scrigno-di-biodiversita-al-centro-di-torino>, ultima consultazione 08/10/2021.

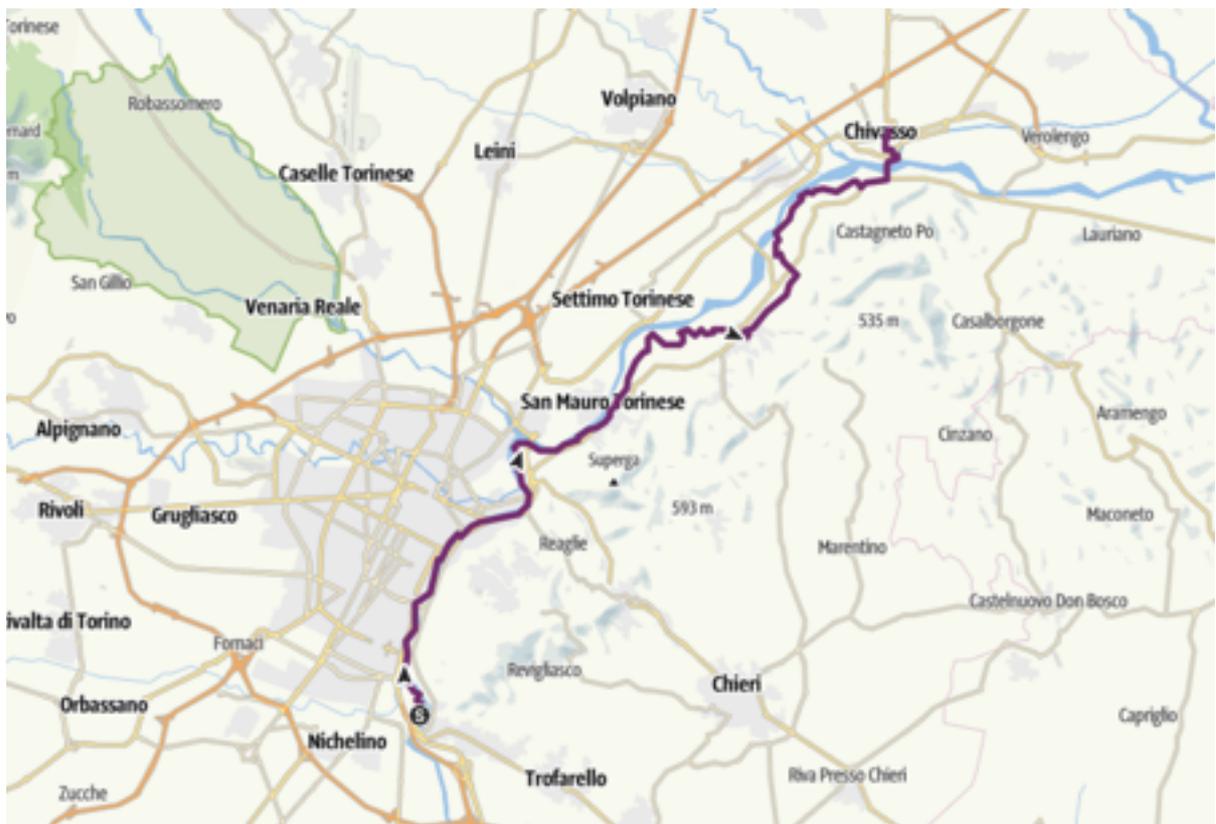
⁵⁵ Fonte: <http://www.satservizi.eu/files/images/greenwayCastiglione.pdf>, ultima consultazione 08/10/2021.

il percorso, occorre tornare indietro e immettersi su una trafficata strada provinciale per raggiungere il Comune di Chivasso. Inoltre, manca del tutto la segnaletica e l'unica che si trova risulta piuttosto obsoleta e può generare confusione sulla direzione da seguire.

L'itinerario si interseca con la Corona di Delizie in Biciletta e la ciclovia VenTo; chi è più allenato e non ha timore ad affrontare qualche salita verso la collina, da San Raffaele Cimena è possibile effettuare una deviazione per raggiungere la Riserva Naturale del Bosco del Vaj, ambiente che combina specie arboree considerate "relictto glaciale" (nello specifico faggi) e vegetazione di origine mediterranea.

Il percorso può inoltre essere allungato o accorciato secondo le esigenze o l'allenamento del ciclista, che può anche sfruttare dell'intermodalità treno +bici per rientrare a Moncalieri.

Fig. 15 - Cartografia della proposta di itinerario da Moncalieri a Chivasso



Fonte: percorso tracciato su mappa tramite la piattaforma Outdooractive (www.outdooractive.com)

Fig. 16 - Il Parco del Meisino



Fonte: foto scattata personalmente lungo il percorso

Fig. 17 - Le strade rurali tra San Raffaele Cimena e Chivasso



Fonte: foto scattata personalmente lungo il percorso

Scheda tecnica itinerario da Moncalieri a Chivasso

- Lunghezza percorso: 39 chilometri
- Dislivello: inferiore a 100 metri
- Bicicletta consigliata: gravel, mountain bike, bici da turismo, city bike
- Tipologia di terreno: piste ciclabili, strade rurali, strade secondarie
- Periodo di percorrenza: tutto l'anno, ma, poiché si svolge interamente in pianura, è preferibile evitare l'estate a causa del caldo
- Principali punti di interesse: Castello Reale di Moncalieri, Parco Le Vallere, Parco del Valentino, Borgo Medievale, Castello del Valentino, Orto Botanico, Murazzi, Piazza Vittorio Veneto, Chiesa della Gran Madre di Dio, Monte dei Cappuccini e Museo della Montagna, Villa Regina, monumento a Fausto Coppi, Motovelodromo "Fausto Coppi", tranvia a dentiera Sassi-Superga, Basilica di Superga, Parco del Meisino, Abbazia della Pulcherada, Chiesa dello Spirito Santo, centro storico di Chivasso.
- Criticità: gli itinerari non presentano difficoltà poiché si svolgono interamente in pianura; tuttavia, l'ultimo tratto per raggiungere Chivasso va percorso su strada provinciale ad alta intensità di traffico, con relative problematiche di sicurezza del ciclista.
- Consigli: l'itinerario si può accorciare o allungare secondo le diverse esigenze e l'allenamento; con delle deviazioni dal tracciato principale è inoltre possibile visitare i principali monumenti e musei di Torino. In autunno, il tratto di piste ciclabili lungo il Po in Torino sono particolarmente suggestive grazie ai colori caldi della vegetazione.

3.3.5 La Ciclabile del Sangone

Il territorio del bacino fluviale del Sangone è stato oggetto di un importante processo di riqualificazione territoriale a partire dal 2001: sebbene sia il più piccolo dei quattro corsi d'acqua che attraversano Torino⁵⁶, il Sangone rappresenta uno dei bacini idrografici maggiormente compromessi dell'area metropolitana torinese a causa dell'azione antropica⁵⁷.

⁵⁶ Fonte: http://www.parcopopiemontese.it/itinerari-dettaglio.php?id_iti=896, ultima consultazione 06/10/2021.

⁵⁷ Fonte: <http://www.cittametropolitana.torino.it/cms/ambiente/risorse-idriche/progetti-ris-idriche/contratti/sangone/sangone>, ultima consultazione 06/10/2021

Quest'area fluviale, infatti, porta i segni tangibili sia dello sviluppo urbanistico e residenziale sia dello sviluppo di attività produttive e industriali degli anni Sessanta e Settanta del secolo scorso che hanno fortemente compromesso e limitato l'ambiente naturale e gli ecosistemi fluviali, in particolare dei Comuni della cintura di Torino, quali, tra gli altri, Beinasco, Orbassano o Bruino⁵⁸.

È stato grazie al Contratto di Fiume del bacino del Torrente Sangone, avviato nel 2005 e sottoscritto l'11 marzo 2009 (Bovo, Ingaramo e Voghera, 2013), e ai finanziamenti di Corona Verde 2 che sono state intraprese politiche di riqualificazione, tutela e valorizzazione di quest'area (Farina, 2013) per rimediare le numerose criticità ereditate dal passato, ponendo al centro dell'attenzione la qualità della vita, il paesaggio e le risorse naturali.

Di particolare interesse per l'oggetto del presente lavoro, nel corso degli anni sono stati avviati dei piani di intervento volti alla riqualificazione degli spazi per il tempo libero e lo sport⁵⁹ e, più nello specifico, alla realizzazione di percorsi ciclopedonali lungo il Torrente Sangone che ben si prestano alla fruizione ricreativa e turistica in un'ottica di sviluppo sostenibile.

L'itinerario qui proposto sfrutta le piste e i percorsi ciclabili che si sviluppano quasi interamente lungo le sponde del Sangone, da Moncalieri fino a Trana, alle porte della Valle di Susa, passando per diversi punti di interesse storico, architettonico e naturalistico.

Partendo dal Parco Le Vallere a Moncalieri, zona di confluenza del Sangone nel Po, l'itinerario si snoda attraverso i Comuni di Nichelino, Stupinigi, Borgaretto, Beinasco, Rivalta di Torino, Bruino, Sangano per arrivare infine a Trana.

Uno dei tratti più suggestivi e piacevoli è sicuramente la pista ciclabile su sede protetta, interamente asfaltata, che attraversa il Parco Fluviale del Sangone, che, come già descritto, è stato oggetto di una serie di interventi di recupero e riqualificazione. Lungo la pista ciclabile sono inoltre presenti delle aree pic-nic con panche e tavoli in legno, che rendono più agevoli e gradevoli eventuali soste da parte dei fruitori, in particolare delle famiglie con bambini.

Oltre alla fascia fluviale del Sangone, lungo il percorso si incontrano numerosi luoghi di interesse quali il castello Orsini e la Torre Civica a Rivalta, facilmente raggiungibili con una

⁵⁸ Fonte: "Studio di fattibilità Sistema Asta Dora Sangone. Rinaturalizzazione Aste Sangone, Sangonetto, Chisola e monitoraggio qualità ecosistemi fluviali (fs-san-1A)", Programma Territoriale Integrato, Regione Piemonte - Bando Programmi Territoriali Integrati 2006-2008, 2° Fase Programma Operativo.

⁵⁹ Ibidem.

piccola deviazione, i rilievi della Collina Morenica di Rivoli e Avigliana, che si costeggiano per buona parte dell'itinerario, ampi contesti agricoli, il castello di Bruino e il piccolo centro storico di Trana, con il Santuario di Nostra Signora della Stella e la Torre degli Orsini.

Di particolare interesse storico e culturale, inoltre, le sponde del Torrente Sangone hanno ospitato alcuni set cinematografici di inizio Novecento, negli anni in cui Torino era il più importante centro di produzioni cinematografiche a livello nazionale⁶⁰.

In una visione più ampia, l'itinerario qui proposto si interseca con la Corona di Delizie in Bicicletta, con 2 Ruote 2 Regge e con la Ciclovia Pedemontana Alpina, e può essere inoltre allungato per raggiungere i laghi di Avigliana o collegarsi poi con la Via Francigena della Valle di Susa; allo stesso modo, per chi è più allenato e desidera affrontare percorsi decisamente più lunghi o spezzare l'itinerario su due giorni, ritornando da Trana verso Bruino, si può decidere di proseguire verso Piossasco seguendo la ciclostrada che porta a Pinerolo e chiudere questo ampio anello di quasi 100 chilometri rientrando a Stupinigi e infine al Parco Le Vallere, sempre su percorsi ciclabili in gran parte su sede protetta, su strade rurali o a bassa intensità di traffico.

Possono inoltre essere fatte delle deviazioni verso la Collina Morenica e i comuni di Villarbasse e Reano per collegarsi all'Itinerario O3, Anello della Collina Morenica, facente parte degli itinerari ciclabili Torino Ovest⁶¹.

⁶⁰ Fonte: <http://www.3confini.it/Foto%20Piossasco%201/Documenti%2017.htm>, ultima consultazione 07/10/2021.

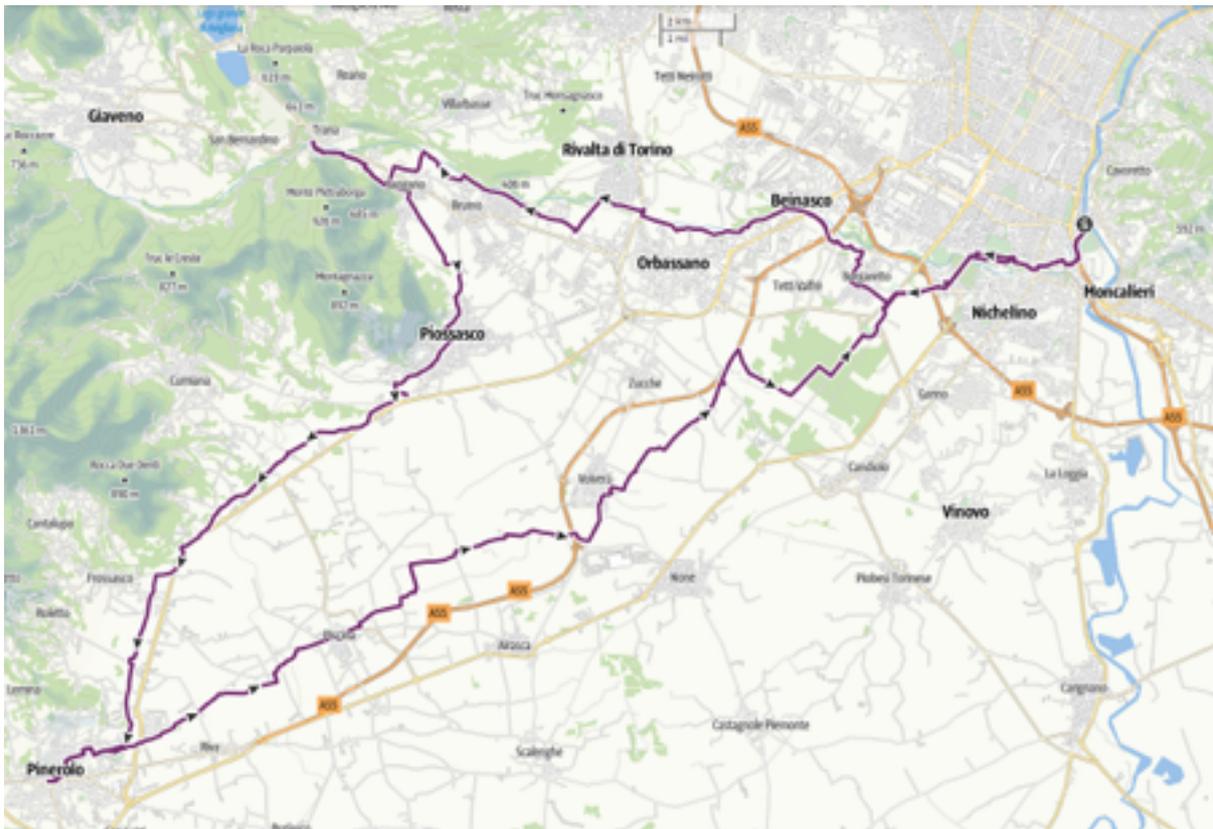
⁶¹ Fonte: <http://www.cittametropolitana.torino.it/cms/ambiente/mobilita-sostenibile/progetti-mobilita/itinerari-ciclabili/torino-ovest/torino-ovest>, ultima consultazione 07/10/2021.

Fig. 18 - Cartografia della proposta di itinerario della Ciclabile del Sangone



Fonte: percorso tracciato su mappa tramite la piattaforma Outdooractive (www.outdooractive.com)

Fig. 19 - Cartografia della proposta cicloturistica di un grande anello che unisce il Sangone con Pinerolo



Fonte: percorso tracciato su mappa tramite la piattaforma Outdooractive (www.outdooractive.com)

Fig. 20 - La pista ciclabile all'interno del Parco Fluviale del Sangone



Fonte: foto scattata personalmente lungo il percorso

Fig. 21 - Il Torrente Sangone



Fonte: foto scattata personalmente lungo il percorso

Scheda tecnica Ciclabile del Sangone

- Lunghezza percorso: 30 chilometri
- Dislivello: 200 metri
- Bicicletta consigliata: gravel, mountain bike, bici da turismo, city bike
- Tipologia di terreno: piste ciclabili, strade bianche, strade secondarie
- Periodo di percorrenza: tutto l'anno; l'autunno e la primavera sono particolarmente indicate per le temperature ottimali.
- Principali punti di interesse: Parco Le Vallere, Mausoleo Bela Rösin, Parco Fluviale del Sangone, centro storico di Rivalta con il Castello Orsini e la Torre Civica, centro storico di Bruino con il castello, Collina Morenica Rivoli-Avigliana, centro storico di Trana con la Torre Orsini e il Santuario di Nostra Signora della Stella.
- Criticità: l'itinerario non presenta criticità poiché si svolge quasi interamente su piste ciclabili su sede protetta; da Sangano, non è sempre evidente il percorso da seguire per raggiungere Trana a causa di una scarsa segnaletica o non sempre immediatamente visibile.
- Consigli: itinerario ideale per famiglie o per ciclisti pedalatori medi o poco allenati.

3.3.6 Lungo la Dora Riparia, sulle vie dei Pellegrini

Fin dall'antichità la Valle di Susa è stata via di transito per innumerevoli pellegrini, mercanti, eserciti e nobili che contribuirono allo sviluppo di una ricchezza culturale di respiro europeo e che, ad oggi, si ritrova nel cospicuo patrimonio storico e architettonico.

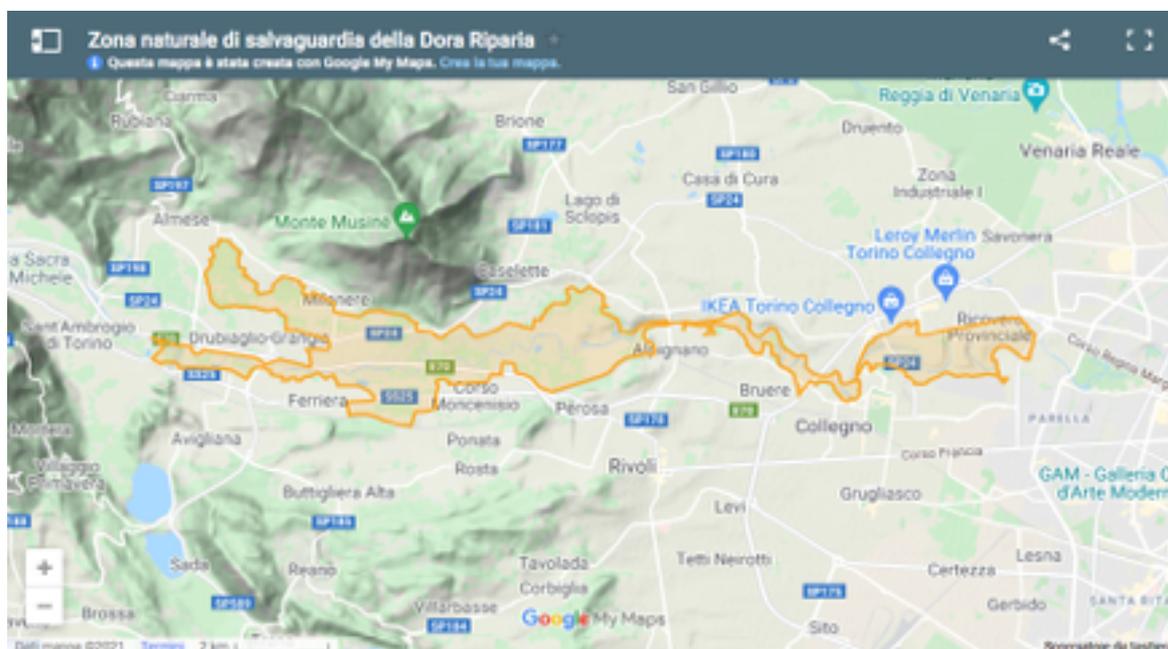
Ancora poco valorizzata a livello turistico, ad eccezione della Sacra di San Michele, monumento simbolo della Regione Piemonte, del Castello di Rivoli, sede del Museo di Arte Contemporanea, e dei laghi di Avigliana, assiduamente presi d'assalto durante i fine settimana da primavera ad autunno, la bassa Valle di Susa ha vissuto e vive tutt'oggi all'ombra dell'alta valle, meta prediletta degli sciatori in inverno e di escursionisti, alpinisti e *biker* durante la stagione estiva.

Questo territorio ha tuttavia molto da offrire, anche a livello cicloturistico: grazie a pendenze minime si presta infatti a una fruizione dolce, che permette di pedalare seguendo le orme degli antichi viandanti tra arte, storia e natura.

Anche da un punto di vista naturalistico, infatti, la Dora Riparia, che nasce presso il colle del Monginevro e scorre lungo tutta la Valle di Susa per 125 chilometri per poi confluire nel Po⁶², presenta ambienti ed ecosistemi di pregio, anch'essi a rischio a causa delle azioni antropiche, come per gli altri già citati bacini fluviali.

Il territorio del bacino compreso tra i Comuni di Collegno, Avigliana ed Almese è stato sottoposto a tutela a seguito della Legge Regionale 19 del 29 giugno 2009, *Testo unico sulla tutela delle aree naturali e della biodiversità*, che ha istituito la Zona Naturale di Salvaguardia della Dora Riparia con lo scopo di salvaguardare e tutelare gli ecosistemi esistenti, promuovere azioni di recupero naturalistico e di mitigazione la frammentazione degli habitat causata dall'espansione urbanistica e industriale, sperimentare modelli di gestione della fauna per un rapporto equilibrato con il territorio e i suoi residenti, nonché sviluppare e promuovere le potenzialità turistiche di quest'area⁶³.

Fig. 19 - Cartografia della Zona Naturale di Salvaguardia della Dora Riparia



Fonte: <http://www.parcodelladora.it/collegno/cartografia/>

⁶² Fonte: <http://www.treccani.it/enciclopedia/dora-riparia/>, ultima consultazione 07/10/2021.

⁶³ Fonte: <http://www.parcodelladora.it/la-zns/>, ultima consultazione 07/10/2021.

Esattamente come un corridoio ecologico collega i sistemi verdi della città alla campagna, così l'itinerario cicloturistico proposto collega il territorio della cintura di Torino alla bassa Valle di Susa, ristabilendo, come si è già più volte sottolineato nel presente lavoro, un dialogo fra “centro” e “periferia” e ridando valore e significato a queste “terre di mezzo”, spesso vissute come mero luogo di transito dalla città all'alta montagna (Varotto, 2020).

Partendo da Collegno, più esattamente dal Parco della Certosa, l'itinerario risale verso l'imbocco della valle su una pista ciclabile che fiancheggia il corso della Dora Riparia, attraversando i Comuni di Pianezza e Alpignano; proseguendo su ciclostrada si raggiunge il Comune di Caselette, con il suo castello a dominare l'ingresso in Valle di Susa. Seguendo strade a bassa intensità di traffico e strade rurali, si attraversa Drubiaglio, zona di coltivazione della cipolla bionda piatta, e, seguendo il Torrente Messa si raggiunge Almese, che ospita i resti di una villa romana e il Ricetto di San Mauro. Lasciandosi alle spalle le montagne, l'itinerario prosegue verso Avigliana e, seguendo una delle antiche vie Francigene, si incontra la Precettoria di Sant'Antonio di Ranverso e, più avanti sulla Collina Morenica, affacciato su Torino, il Castello di Rivoli. L'anello si chiude tornando a Collegno lungo un itinerario ciclabile tra campi coltivati.

L'itinerario qui proposto si interseca con la Corona di Delizie in Bicicletta e si sviluppa lungo un tratto della Ciclovía Francigena, quest'ultima attualmente in fase di sviluppo e realizzazione da parte dell'Unione Montana Valle Susa⁶⁴; il percorso può inoltre essere allungato verso la media valle o si possono effettuare delle deviazioni per collegarsi alla Val Sangone o percorrere i sentieri della Collina Morenica Rivoli-Avigliana.

⁶⁴ Fonte: <https://www.valdisusaturismo.it/la-ciclovía-francigena-in-val-susa-dai-progetti-ai-fatti/>, ultima consultazione 07/10/2021.

Fig. 22- Cartografia della proposta di itinerario lungo la Dora Riparia



Fonte: percorso tracciato su mappa tramite la piattaforma Outdooractive (www.outdooractive.com)

Fig. 23 - La pista ciclabile lungo il corso della Dora Riparia tra Collegno e Pianezza



Fonte: foto scattata personalmente lungo il percorso

Fig. 24 - La strada ciclopedonale a Sant'Antonio di Ranverso



Fonte: foto scattata personalmente lungo il percorso

Scheda tecnica dell'itinerario lungo la Dora Riparia

- Lunghezza percorso: 46 chilometri
- Dislivello: 180 metri
- Bicicletta consigliata: gravel, mountain bike, bici da turismo, city bike
- Tipologia di terreno: piste ciclabili, strade bianche, strade secondarie
- Periodo di percorrenza: tutto l'anno; l'autunno e la primavera sono particolarmente indicate per le temperature ottimali.
- Principali punti di interesse: Parco della Certosa di Collegno, Pieve di San Pietro a Pianezza, Castello Cays a Caselette, la Villa Romana e il Ricetto di San Mauro ad Almese, centro storico e laghi di Avigliana, Precettoria di Sant'Antonio di Ranverso, Collina Morenica Rivoli-Avigliana, centro storico e Castello di Rivoli, Museo di Arte Contemporanea.

- Criticità: l'itinerario non presenta criticità poiché si svolge quasi interamente su piste ciclabili su sede protetta; tuttavia, occorre attraversare la strada statale 24 del Moncenisio (in particolare nel Comune di Caselette), che risulta pericoloso data l'alta intensità di traffico, specie se si percorre l'itinerario con dei bambini.
- Consigli: itinerario ideale per ciclisti pedalatori medi o poco allenati.

3.3.7 Il Chierese e la Collina di Torino

Il chierese, poco oltre la Collina di Torino, è un territorio rurale periferico costellato di piccole e medie aziende agricole solitamente trascurato dal turismo.

Un primo tentativo per invertire questa tendenza è stato fatto nel 2006 con il progetto Strade di Colori e Sapori, sostenuto dalla Città Metropolitana di Torino, dall'ATL Turismo Torino e Provincia, dall'Ente di Gestione delle Aree Protette del Po e dai vari Comuni della zona, che ha come obiettivo quello di promuovere e valorizzare il territorio (collinare e pianeggiante) a sud di Torino attraverso la pratica di un turismo dolce, proponendo itinerari a piedi e in bicicletta⁶⁵.

Questo territorio offre infatti, oltre alle numerose attrattive storiche e culturali, anche eccellenze enogastronomiche, che, come si è evidenziato nel capitolo precedente, ben si prestano ad essere associate alla pratica del cicloturismo.

In particolare, sulla collina torinese e nel chierese sorge un comprensorio vitivinicolo che comprende 28 Comuni situati sulle fasce collinari intorno a Torino⁶⁶. È qui che si producono due vini d.o.c.: la Freisa di Chieri, ottenuta da dal vitigno storico Freisa (dal 90% al 100%) e da altri vitigni a bacca nera non aromatici (dal 0% al 10%)⁶⁷, e i più recenti vini a denominazione d.o.c. "Collina Torinese" ("Collina Torinese" Barbera, "Collina Torinese" Bonarda, "Collina Torinese" Malvasia, "Collina Torinese" Pelaverga o Cari)⁶⁸.

Tra le altre produzioni agricole, si annovera la cerasicoltura a Pecetto, le cui origini risalgono probabilmente agli antichi Romani e che i Savoia, per ragioni di caccia, e gli eremiti

⁶⁵ Fonte: <http://www.turismochieri.it/strade-di-colori-e-sapori/>, ultima consultazione 08/10/2021.

⁶⁶ Fonte: <http://www.cittametropolitana.torino.it/cms/agri-mont/prodotti-del-paniere/vini-provincia/territori-produs/collina-torinese-territ>, ultima consultazione 08/10/2021.

⁶⁷ Fonte: <http://www.freisadichieri.com/doc-freisa-di-chieri/>, ultima consultazione 08/10/2021.

⁶⁸ Fonte: <http://www.freisadichieri.com/doc-collina-torinese/>, ultima consultazione 08/10/2021.

Camaldolesi, per produrre confetture, liquori e decotti, contribuirono a diffondere⁶⁹. A Pecetto, inoltre, ha sede la Cooperativa Agricola Agricoop Pecetto, fondata nel 2010, che vende i prodotti delle aziende biologiche della Città Metropolitana di Torino e, grazie al proprio laboratorio di trasformazione, propone e promuove ricette tradizionali locali⁷⁰.

Il territorio di Chieri vanta inoltre una lunga tradizione tessile, che si sviluppa a partire dalla fine del Quattrocento e che ancora oggi vive in questi luoghi: ne sono testimoni la Fondazione Chierese per il Tessile e il Museo del Tessile⁷¹.

Da un punto di vista naturalistico, l'itinerario tocca anche parte del Parco Naturale della Collina di Superga, istituito nel 1991, che si caratterizza per un ricco patrimonio floristico composto da specie di origine alpina, quali ad esempio il faggio o il mirtillo nero, e specie di origine mediterranea, quali il sorbo domestico o il pungitopo⁷².

Il percorso qui proposto ha come punto di partenza Moncalieri e attraversa i Comuni di Pecetto, Chieri, Pessione, Riva presso Chieri e si spinge fino ad Arignano e il suo lago. Quest'ultimo è un bacino artificiale realizzato nella prima metà dell'Ottocento per raccogliere le acque destinate all'irrigazione della campagna circostante e che, dopo un lungo periodo di decadimento, è stato ripristinato nel 2005 nell'ambito del progetto Corona Verde, tornando a costituire un habitat importante per l'avifauna stanziale e migratrice, nonché per le specie animali tipiche delle zone umide⁷³.

Dal lago l'itinerario prosegue verso Andezeno, dove si coltiva un ecotipo autoctono di cipolla conosciuto come cipolla piatlina bionda di Andezeno⁷⁴, per poi attraversare Baldissero e salire fino a Superga, dove si può visitare la Basilica e ammirare Torino dall'alto. Seguendo la suggestiva strada panoramica, si toccano i confini del Comune di Pino Torinese, sede del Planetario Infini.to, raggiungibile con una breve deviazione, e si raggiunge il Colle della Maddalena, con la statua-faro della Vittoria Alata e, lungo il versante collinare, il Parco della Rimembranza e il Parco delle Repubbliche Partigiane Piemontesi. Da qui, infine, si fa ritorno a Moncalieri sempre lungo strade collinari.

⁶⁹ Fonte: <http://www.ciliegedipeccetto.it/la-storia/>, ultima consultazione 08/10/2021.

⁷⁰ Fonte: <https://www.agricopeccetto.it/la-nostra-storia/>, ultima consultazione 08/10/2021.

⁷¹ Fonte: <https://www.fondazionetessilchieri.com/il-tessile-a-chieri/>, ultima consultazione 08/10/2021.

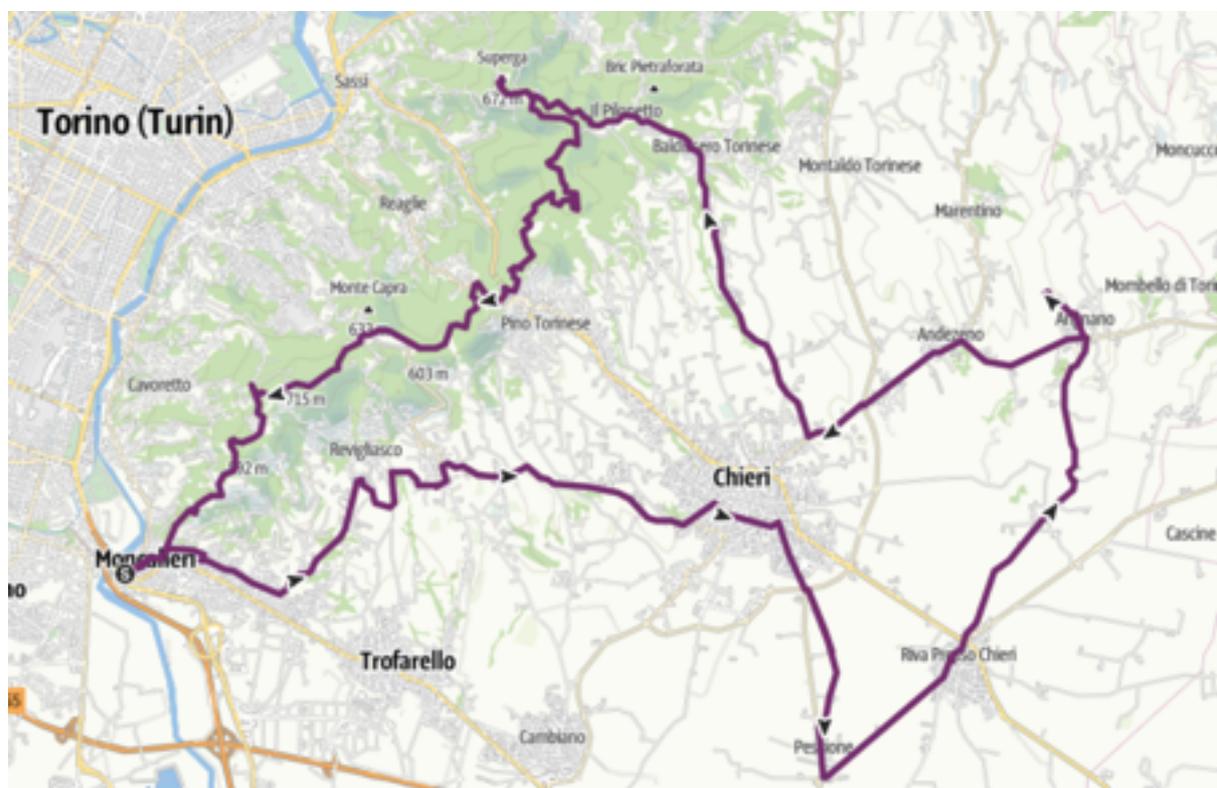
⁷² Fonte: <http://www.parcopopiemontese.it/parco-collina-superga.php>, ultima consultazione 08/10/2021.

⁷³ Fonte: <http://www.piemonteparchi.it/cms/index.php/natura/biodiversita/item/896-il-lago-di-arignano>, ultima consultazione 08/10/2021.

⁷⁴ Fonte: http://www.parcopopiemontese.it/dettaglio_prodotto.php?id=3682, ultima consultazione 08/10/2021.

Il percorso si svolge interamente su strade asfaltate a media-bassa intensità di traffico e per questo motivo risulta poco adatto a famiglie, ciclisti inesperti o poco abituati al traffico stradale. Dati il dislivello complessivo, che sfiora i 1000 metri, e la lunghezza, che supera i 70 chilometri, non è adatto a ciclisti poco allenati; proprio per queste caratteristiche invece, può risultare interessante per gli appassionati di bici da corsa, in particolare la salita a Superga, che è possibile affrontare da più strade e che quest'anno è stata inclusa nuovamente nel percorso della celebre gara ciclistica Milano-Torino⁷⁵.

Fig. 24 - Cartografia della proposta di itinerario nel chierese e sulla Collina di Torino



Fonte: percorso tracciato su mappa tramite la piattaforma Outdooractive (www.outdooractive.com)

⁷⁵ Fonte: <https://www.gazzetta.it/Ciclismo/Classiche/03-09-2021/ciclismo-milano-torino-gran-piemonte-percorsi-2-classiche-420955250951.shtml>, ultima consultazione 08/10/2021.

Fig. 25 - Gruppo di ciclisti al lago di Arignano



Fonte: foto scattata personalmente lungo il percorso

Fig. 26 - La Basilica di Superga



Fonte: foto scattata personalmente lungo il percorso

Fig. 27 - Paesaggio agricolo nel chierese



Fonte: foto scattata personalmente lungo il percorso

Scheda tecnica dell'itinerario nel chierese e sulla Collina di Torino

- Lunghezza percorso: 73 chilometri
- Dislivello: 995 metri
- Bicicletta consigliata: gravel, bici da turismo, bici da corsa
- Tipologia di terreno: strade secondarie
- Periodo di percorrenza: tutto l'anno; la primavera è particolarmente indicata per ammirare la fioritura dei ciliegi nel territorio di Pecetto.
- Principali punti di interesse: centro storico e Castello Reale di Moncalieri, Museo del Tessile, lago di Arignano, Basilica di Superga, Planetario Infini.to, Colle della Maddalena, Parco della Rimembranza, cascine e fattorie didattiche e sociali.
- Criticità: l'itinerario si svolge interamente su strade a uso promiscuo auto e bici a media e bassa intensità di traffico, pertanto non risulta particolarmente indicato per famiglie con bambini o per ciclisti non abituati a pedalare su percorsi non protetti.
- Consigli: itinerario ideale per ciclisti pedalatori allenati, è altresì ideale per le bici da corsa.

3.4 Potenzialità e criticità cicloturistiche di Corona Verde

Secondo il Rapporto Dati 2019 elaborato da DMO Piemonte⁷⁶, il turismo in regione ha registrato un +1,82% rispetto al 2018, con un particolare incremento dei turisti stranieri (+3,7%), e con un andamento in crescita costante negli ultimi dieci anni; nello specifico, Torino e la sua provincia, insieme al Distretto dei Laghi, si confermano come il territorio più attrattivo.

Un altro dato interessante che emerge dal Rapporto e dal sondaggio realizzato in collaborazione con Metis Ricerche⁷⁷ è che i potenziali visitatori del Piemonte hanno indicato come tra le principali motivazioni di un eventuale viaggio in regione il praticare attività all'aria aperta, come il trekking, l'escursionismo o la bicicletta. Motivazioni sicuramente rafforzate dall'attuale situazione sanitaria legata al Covid-19, che ha visto un crescente bisogno da parte di tutti di trascorrere del tempo in natura e praticare sport.

Da questo punto di vista Corona Verde, grazie al suo ambizioso obiettivo di creare una grande infrastruttura verde che colleghi la città ai territori periferici, riqualificando, preservando e tutelando i diversi ambienti naturali e rurali e promuovendone una fruizione il più possibile sostenibile, ben si inserisce in questo contesto: rappresenta infatti un valore aggiunto e una grande risorsa per lo sviluppo turistico, in grado di soddisfare un importante segmento di turisti interessati a praticare attività all'aria aperta e a scoprire il territorio con modalità più dolci e sostenibili.

Come si è descritto in questo terzo capitolo, non sono mancati i progetti portati avanti in questa direzione dalla Regione Piemonte, dalla Città Metropolitana di Torino, dagli Enti Parco, da vari Comuni e associazioni locali (in particolare da FIAB Torino Bici&Dintorni), che hanno portato alla realizzazione di alcuni importanti itinerari cicloturistici, primo fra tutti la Corona di Delizie in Bicicletta, e all'elaborazione e promozione di itinerari da parte dell'Ente di Gestione Aree Protette Parco del Po Piemontese, in collaborazione con l'ATL Turismo Torino e Provincia.

Uno dei punti di forza di Corona Verde è stato sicuramente il lavoro concreto svolto sul territorio, che ha stimolato le amministrazioni e i vari soggetti coinvolti a collaborare tra loro

⁷⁶ Consultabile online alla pagina <https://www.visitpiemonte-dmo.org/osservatorioturistico/rapporto-dati-2019/>, ultima consultazione 09/10/2021.

⁷⁷ Ibidem.

in una visione comune e integrata (Ostellino, 2016). Sebbene non sempre si siano ottenuti gli stessi esiti e rimanga ancora molto lavoro da fare, il progetto ha avuto il merito di diffondere conoscenze, costruire una metodologia e avviare un coordinamento programmatico e progettuale (Ostellino, 2016).

La rete di percorsi cicloturistici all'interno di Corona Verde possiede senza dubbio un forte potenziale grazie alla ricchezza del patrimonio urbano ed extraurbano, sia a livello turistico sia di fruizione ricreativa da parte dei residenti, in linea con gli obiettivi del progetto. Gli itinerari presentati non solo attraversano zone di pregio naturalistico, storico, culturale e agricolo, ma si collegano tra loro e soprattutto si intersecano con itinerari nazionali e internazionali, come VenTo o Eurovelo 8. Inoltre, molti degli itinerari illustrati sono ideali da percorrere in stagioni diverse dall'estate, in particolare per via del forte caldo in pianura che rende poco piacevole la pedalata e per poter apprezzare particolarità del territorio (come ad esempio la fioritura dei ciliegi nel chierese): questo aspetto può sicuramente favorire una destagionalizzazione dei flussi turistici.

Perché un territorio possa dirsi accogliente e aperto verso il turismo in bicicletta occorre che, oltre a proposte di itinerari ciclabili, vengano offerte infrastrutture dedicate ai ciclisti quali percorsi su sede protetta, ciclofficine e servizi di assistenza, noleggio, strutture ricettive attente alle esigenze di questa tipologia di turista, guide e materiale informativo⁷⁸.

Riguardo a queste ultime, nel 2009 il Parco fluviale del Po torinese ha creato una carta illustrata di venti percorsi ciclabili nel parco del Po torinese, corredata di descrizioni dettagliate in entrambi i sensi di marcia di ogni itinerario⁷⁹, seguita nel 2010 dalla pubblicazione *Intorno al fiume. Venti itinerari tra le confluenze del Po*, per mano di Stefano Camanni e Ippolito Ostellino.

È del 2013 il piccolo volume, a cura di Stefano Camanni, *Corona Verde. Intorno a Torino fra acque e terre, regge e cascate* in cui vengono presentati quattordici itinerari a piedi e in bicicletta, mentre la guida più recente è del 2017, *Fiumi di storia. Itinerari lungo il Po fra culture e architetture*, curato anche questa volta da Stefano Camanni e Ippolito Ostellino.

⁷⁸ Fonte: <http://www.comuniciclabili.it/info/presentazione/>, ultima consultazione 09/10/2021.

⁷⁹ Fonte: <http://www.parcopopiemontese.it/emporio-dettaglio.php?id=4470>, ultima consultazione 09/10/2021.

Per quanto concerne il progetto Corona Verde, oltre al sito di e-governance coronaverde.it, esiste una pagina Facebook dedicata⁸⁰. Su entrambi i supporti digitali vengono promosse varie iniziative e attività: le più recenti si sono svolte nel mese di ottobre 2021 e hanno previsto una serie di passeggiate culturali e uscite in bicicletta sui percorsi ciclopedonali di Corona Verde al fine di promuovere la conoscenza del territorio in maniera dolce e sostenibile.

Per quanto riguarda invece la presenza di strutture alberghiere “amiche della bicicletta”, ovvero situate su percorsi cicloturistici e con un’offerta di servizi dedicati ai ciclisti, nell’intera Città Metropolitana di Torino si possono trovare venticinque strutture aderenti al circuito Albergabici realizzato dalla FIAB⁸¹: un numero ancora piuttosto esiguo rispetto al totale di strutture presenti a Torino e provincia.

In merito invece alle professioni turistiche, la Regione Piemonte ha riconosciuto e disciplinato la figura dell’accompagnatore cicloturistico tramite la Legge Regionale n. 33 del 26 novembre 2001 e la Delibera di Giunta Regionale n. 27-11643 del 22 giugno 2009⁸². Per l’esercizio della professione in Piemonte occorre dunque essere in possesso dell’abilitazione professionale, che si può conseguire frequentando un apposito corso e superando una prova finale di accertamento.

Tra le criticità rilevate, si evidenzia il tema primario della sicurezza: se i percorsi lenti, e quindi l’andare in bicicletta, sono un eccellente strumento per far conoscere il territorio permettendo una vera e propria immersione nell’ambiente e nel paesaggio (Pileri, 2020), è altresì vero che, per rendere tutto ciò davvero possibile, occorre progettare una ciclabilità sicura, che consenta una fruizione “senza pensieri” da parte di tutte le tipologie di ciclisti, in particolare dell’utenza debole come famiglie con bambini o ciclisti di media-bassa abilità. In più itinerari, sia in quelli qui illustrati che in quelli proposti nelle varie guide citate, si devono percorrere strade secondarie dove tuttavia non sono sempre presenti dissuasori di velocità. A tal

⁸⁰ <https://www.facebook.com/CoronaVerde/>

⁸¹ Fonte: <https://www.albergabici.it/it/ricerca?keywords=torino>, ultima consultazione 09/10/2021.

⁸² La Legge Costituzionale 3/2001 ha reso il turismo una materia di competenza esclusiva delle Regioni; con la Legge 135/2001 il Parlamento ha incaricato le Regioni di regolare le professioni turistiche. Allo stato attuale, solo alcune Regioni italiane hanno legiferato in merito alla figura dell’accompagnatore cicloturistico: oltre al Piemonte, si hanno Valle d’Aosta, Veneto, Emilia Romagna, Marche, Toscana, Sardegna. A livello europeo, la Direttiva 2005/36/CE del Parlamento europeo relativa al riconoscimento delle qualifiche professionali favorisce la libera circolazione dei professionisti, tra cui quelli in possesso di qualifiche professionali; non esistono direttive o norme europee specifiche sulla figura dell’accompagnatore cicloturistico.

proposito, la FIAB, nel Quaderno Gallimbeni n. 2 del 2008, propone di estendere anche alle strade non urbane il concetto delle “zone 30” per ridurre la velocità degli autoveicoli e quindi aumentare la sicurezza per il ciclista.

Altri elementi importanti sono la presenza di segnaletica chiara e puntuale e la manutenzione delle piste e dei percorsi ciclabili. Non solo rendono piacevole e sicuro pedalare lungo i percorsi prescelti, ma, come afferma Pileri (2020) trasmettono anche il sistema di valori culturali di chi li ha progettati:

Con i progetti di linee lente noi spieghiamo chi siamo a chi passa, ancor più se straniero. Se proponiamo un'area di sosta con materiali di plastica, stiamo proponendo insostenibilità. Se lasciamo buche ed erba alta, parapetti sfondati e incroci dove le auto possono investirci, comunichiamo una precisa idea di gestione della cosa pubblica e, di riflesso, di politica locale. Tutti i particolari, anche e soprattutto i più piccoli e apparentemente banali, parlano non solo di noi progettisti ma di quale idea di mondo proponiamo (Pileri, 2020, pp. 125-126).

Un'altra criticità rilevata personalmente è stata la carente intermodalità bici+treno. Nonostante siano numerose le stazioni ferroviarie lungo gran parte degli itinerari e in tutta l'area coinvolta dal progetto Corona Verde e nonostante questa venga promossa da più fronti, all'atto pratico risulta ancora difficoltoso spostarsi utilizzando esclusivamente questi due mezzi. Le ragioni sono sicuramente orari dei treni non sempre ideali, ma soprattutto i pochissimi spazi riservati alle biciclette sui treni, quando presenti. Non sempre infatti, sui treni regionali sono presenti carrozze con aree riservate alle biciclette; in più, quando presenti, risulta difficoltoso caricare la bici poiché circolano ancora modelli vecchi di treni, dove occorre salire più gradini (spesso anche piuttosto alti e disagiati) per accedere al vagone. Sono tutti elementi che scoraggiano e disincentivano la scelta del trasporto intermodale, soprattutto chi è meno avvezzo all'utilizzo dei mezzi pubblici.

Compiendo una breve e sintetica analisi SWOT, si potrebbero così riassumere gli aspetti positivi e negativi rilevati nel corso del presente lavoro:

<p>Punti di forza</p> <ul style="list-style-type: none"> - Dati positivi del turismo in Piemonte - Ricco patrimonio ambientale, paesaggistico, storico e culturale - Ricco patrimonio enogastronomico - Numerose aree protette e parchi - Visione a lungo termine del progetto Corona Verde - Coinvolgimento nel progetto Corona Verde di enti pubblici e privati - Il progetto Corona Verde consta di una struttura di governo di ampia rappresentatività territoriale - Numerosi interventi già completati e in corso d'opera, tra cui l'itinerario Corona di Delizie in Bicicletta o l'itinerario 2 Ruote 2 Regge 	<p>Punti di debolezza</p> <ul style="list-style-type: none"> - Ritardo rispetto alle realtà cicloturistiche europee - Molte reti ciclabili non sono ancora interamente realizzate - Problemi legati alla sicurezza stradale - Mancanza di segnaletica appropriata su alcuni itinerari - Problemi legati all'intermodalità treno +bici - Carenza di guide e carte cicloturistiche - Scarsa comunicazione e informazione
<p>Opportunità</p> <ul style="list-style-type: none"> - Evoluzione del mercato turistico, con una crescita del cicloturismo - Domanda crescente di praticare attività all'aria aperta da parte di turisti e cittadini - Maggiore consapevolezza da parte di turisti e cittadini sui temi della mobilità dolce e della sostenibilità ambientale - Nascita di nuove figure professionali, quali l'accompagnatore cicloturistico, e di attività imprenditoriali, quali ad esempio le ciclofficine e i bicgrill - Nuove opportunità per il settore dell'ospitalità - Destagionalizzazione dei flussi turistici 	<p>Minacce</p> <ul style="list-style-type: none"> - Sebbene in crescita, il cicloturismo rappresenta ancora una nicchia di mercato - Modifiche al Codice della Strada per migliorare la sicurezza dei ciclisti - Cambiamenti relativi al trasporto ferroviario per favorire l'intermodalità (treni dotati di vani per bicicletta, orari, ecc.)

Conclusioni

Il presente lavoro vuole dimostrare come il cicloturismo possa rappresentare un importante strumento di valorizzazione sostenibile del territorio, in particolare per il territorio interessato dal progetto Corona Verde della Città Metropolitana di Torino.

In questa sede si può affermare che tale obiettivo è stato raggiunto. Per mezzo di un'analisi preliminare sui temi della sostenibilità, del turismo lento, della bicicletta, del suo utilizzo a scopi ricreativi e del cicloturismo in Europa e in Italia è stato infatti possibile comprendere come la bicicletta rappresenti non solo un metodo alternativo di spostamento, ma anche un mezzo ecologico, economico, salutare e vantaggioso, in grado di ridare un'identità ai territori considerati marginali e di riconnettere tra loro centro e periferia.

Dal lavoro condotto è emerso che il progetto Corona Verde ha un grande potenziale a livello cicloturistico: grazie infatti all'evoluzione e alla crescente domanda di questo segmento turistico, al ricco patrimonio storico, culturale e ambientale e agli interventi realizzati e ancora in corso d'opera per quanto concerne la mobilità sostenibile, questo territorio può trarre numerosi vantaggi dalla pratica del turismo su due ruote.

Se debitamente sviluppato e supportato, infatti, il cicloturismo può rappresentare un valore aggiunto per l'area metropolitana torinese e potrebbe soddisfare le richieste di molti turisti italiani e stranieri, ampliare le opportunità di mercato per gli operatori del settore turistico, contribuire a destagionalizzare i flussi di turisti e a far conoscere luoghi solitamente meno noti della provincia torinese.

In particolare, gli itinerari presentati nel terzo capitolo, quali Corona di Delizie in Bicicletta o 2 Ruote 2 Regge, hanno messo in luce come la realizzazione di un sistema di percorsi ciclabili rappresenti un passo imprescindibile nello sviluppo e nella promozione di un turismo lento e sostenibile in una visione a medio-lungo termine che esca anche dai confini di Corona Verde.

Un ulteriore elemento importante rilevato è stata la partecipazione e il coinvolgimento di più soggetti pubblici e privati all'interno di Corona Verde; fondamentale, inoltre, il contributo che il Parco del Po Piemontese ha dato nel corso degli anni per promuovere azioni e interventi volti a riqualificare e tutelare gli ambienti naturali e a favorire l'utilizzo di percorsi ciclopedonali per la loro fruizione, in particolare delle aree fluviali dell'area urbana ed

extraurbana, che ha portato residenti e turisti a rivivere alcuni luoghi in passato fortemente degradati, come ad esempio la fascia fluviale del Torrente Sangone.

Dal presente lavoro di tesi è emerso inoltre che, sebbene le basi siano state gettate, rimangono ancora diverse problematiche da risolvere per riuscire a eguagliare alcuni modelli europei in fatto di cicloturismo, primi fra tutti la sicurezza stradale e l'intermodalità bici+treno.

Tra le difficoltà rilevate nella stesura della tesi, si è riscontrata la scarsità di materiale relativa agli itinerari cicloturistici che si possono percorrere all'interno di Corona Verde: le informazioni maggiori si trovano in merito alla Corona di Delizie in Bicicletta, l'itinerario di Corona Verde e della Città Metropolitana di Torino più promosso e valorizzato. Dal punto di vista della promozione turistica, è un aspetto che occorre migliorare in modo da offrire al potenziale visitatore tutte le informazioni di cui ha bisogno sia in fase di organizzazione della vacanza sia quando si trova sul posto.

Per quanto concerne la sfera personale, infine, la stesura della tesi mi ha permesso di conciliare il mio lavoro di guida cicloturistica con gli studi universitari e presentare alcuni itinerari, al di là dei più conosciuti, che possano mettere in luce le bellezze e le peculiarità del torinese. Inoltre, in quanto guida, ho avuto modo di organizzare delle cicloescursioni lungo buona parte dei percorsi illustrati nella tesi, riscontrando in prima persona le difficoltà segnalate nel terzo capitolo, soprattutto quelle legate alla sicurezza quando si percorrono strade secondarie prive di sedi protette per ciclisti e quando occorre attraversare strade molto trafficate come provinciali o statali. Grazie alla mia professione, ho avuto altresì modo di constatare un vivo interesse da parte di tutte le persone accompagnate (dalle più alle meno giovani) per i territori attraversati, nonché momenti di stupore perché, seppur residenti in zone anche limitrofe, non conoscevano determinati luoghi, la loro storia e peculiarità, oppure perché non sapevano dell'esistenza di percorsi ciclabili a poca distanza da casa.

Bibliografia

- AA. VV. (2018), *Bicicletta. Strade racconti passioni*, Milano, Touring Club Italiano.
- Angelini A., Giurrandino A. (2019), *Risorse culturali, ambientali e turismo sostenibile*, Milano, Franco Angeli.
- Augé M. (2009), *Il bello della bicicletta*, Torino, Bollati Boringhieri.
- Bagliani F., De Biaggi E. (2003), “Corona Verde: un sistema di parchi per l’area metropolitana torinese”, in *Ri-Vista: Ricerche per la progettazione del paesaggio*, anno 1, n. 0, pp. 86-99.
- Barbiero G. (2017), *Ecologia affettiva*, Milano, Mondadori.
- Bencardino F., Cresta A., Greco I. (2019), “Territorial Cohesion Concept and Measuring: Territorial Impact Assessment of Regional Policies. The Case of the Campania Region”, in *Bollettino della Società Geografica Italiana*, serie 14, n. 2, pp. 49-62.
- Bessy O. (2006), “Perspective 1 - Le développement durable : un nouveau défi pour le sport ?”, in *Les Cahiers de l’INSEP*, n. 37, pp. 77-115.
- Betta G., Maccagnan P. (2010), *Cicloturismo e cicloturisti in Trentino*, Trento, Osservatorio Provinciale Turismo.
- Borsotto P., Cagliero R. (2020), “Quali politiche per quali spazi e attori”, in *WORKING PAPERS* Rivista online di Urban@it, n.2.
- Bovo G., Ingaramo R., Voghera A. (2013), “L’attuazione del Contratto di Fiume del Sangone”, consultabile online sul sito *PolitichePiemonte* alla pagina <http://www.politichepiemonte.it/argomenti/colonna2/programmazione/295-lattuazione-del-contratto-di-fiume-del-sangone> (ultima consultazione 06/10/2021).
- Bozzato S., Ceschin F. M., Ferrara G. (2017), *Del viaggio lento e della mobilità sostenibile*, Roma, Exorma.
- Brotherton B., Himmetoğlu B. (1997), “Beyond destinations: Special interest tourism”, in *Anatolia: An International Journal of Tourism and Hospitality Research*, vol. 8, n. 3, pp. 11-30.
- Bruscino A. (2011), *Il turismo sostenibile*, Padova, libreriauniversitaria.it.
- Busi R., Pezzagno M. (a cura di) (2006), *Mobilità dolce e turismo sostenibile. Un approccio interdisciplinare*, Roma, Gangemi.

- Calzati V., de Salvo P. (2018), “Slow Tourism. A theoretical framework”, in Clancy M. (a cura di), *Slow Tourism, Food and Cities. Pace and the Search for the “Good Life”*, Oxon, Routledge, pp. 33-48.
- Camanni S. (a cura di) (2013), *Corona Verde. Intorno a Torino fra acque e terre, regge e cascine*, Rivoli, Neos Edizioni.
- Camanni S., Ostellino I. (2017), *Fiumi di storia. Itinerari lungo il Po fra culture e architetture*, Torino, Neos Edizioni.
- Cañada Mullor E., Izcarra Conde C. (2020), “Slow tourism, una oportunitat per a la transformació del turisme?”, in *Tourism & Heritage Journal*, vol. 2, pp. 110-122.
- Cassatella C. (2016), “Pianificazione ambientale e paesaggistica nell’area metropolitana di Torino. Nascita e sviluppo di una infrastruttura verde 1995-2015”, in *Ri-vista. Research for landscape architecture*, vol. 14, n. 2, pp. 68-87.
- Cassatella C. (2013), “The 'Corona Verde' Strategic Plan: an integrated vision for protecting and enhancing the natural and cultural heritage”, in *URBAN RESEARCH & PRACTICE*, vol. 6, n. 2, pp. 219-228.
- Cazes G., Courade G. (2004), “Les masques du tourisme”, in *Revue Tiers Monde*, vol. 45, n. 178, pp. 247-268.
- Chiarini E. (2008), *Il Codice della Strada e la bicicletta*, Quaderni del Centro Studi FIAB Riccardo Gallimbeni, consultabile online http://www.fiab-areatecnica.it/attachments/article/3/02_CHIARINI.pdf (ultima consultazione 09/10/2021).
- Colombo P., Lanotte G (2018), “I colori della bicicletta. Il mondo su due ruote”, in AA. VV. (2018), *Bicicletta. Strade racconti passioni*, Milano, Touring Club Italiano.
- D’Angelo L. (2020), *Il Parco Naturale di Stupinigi. Itinerari di visita alla Magistral Commenda Mauriziana*, Torino, Neos Edizioni.
- Davico L. (2004), *Sviluppo sostenibile*, Roma, Carocci.
- De Knop, P. (1990), “Sport for all and active tourism”, in *World Leisure and Recreation*, vol. 32, n. 3, pp. 30-36.
- De Knop P. (1987), “Some Thoughts on the Influence of Education Recreation and Sport Tourism”, in *Proceedings of the International Seminar and Workshop on Outdoor Education, Recreation and Sport Tourism*, Netanya, Wingate Institute for Physical Education and Sport, pp. 38-45.

- Del Bò C. (2017), *Etica del turismo*, Roma, Carocci.
- Dell'Agnes E. (2018), *Bon voyage. Per una geografia critica del turismo*, Torino, UTET Università.
- Dickinson, J.E., Lumsdon, L., Robbins, D. (2011), "Slow travel: issues for tourism and climate change", in *Journal of Sustainable Tourism*, vol. 19, n. 3, pp. 281-300.
- Di Marcello R. (2016), *I turismi in bicicletta come strumenti di sviluppo del territorio. Analisi e prospettive in Europa e in Italia*, Faenza, Homeless Book.
- Dimitriou, C. K. (2017), "From theory to practice of ecotourism: major obstacles that stand in the way and best practices that lead to success", in *European Journal of Tourism, Hospitality and Recreation*, vol. 8, n. 1, pp.26-37.
- Federazione Ciclistica Europea (ECF), *The benefits of cycling. Unlocking their potential for Europe*, 2018.
- Formato R. (2009), *Cicloturismo. Strategie di sviluppo e benefici per le destinazioni turistiche*, Napoli, Edizioni Scientifiche Italiane.
- Furqan A., Mat Som A. P., Hussin R. (2010), "Promoting green tourism for future sustainability", in *Theoretical and Empirical Researches in Urban Management*, vol. 5, n. 8, pp. 64-74.
- Gammon S., Robinson Y. (1997), "Sport and Tourism: A Conceptual Framework", in *Journal of Sports & Tourism*, vol 4, n. 3, pp. 11-18.
- Genter J. A., NZ Transport Agency (2009), *Valuing the health benefits of active transport modes*, NZ Transport Agency.
- Georgoula V., Skowronek E., Terkemli T. S. (2021), "Landscape and Tourism: European Expert Views on an intricate Relationship", in *Land*, vol. 10, n. 3, 327.
- Gibson H. J. (1998), "Sport Tourism: A Critical Analysis of Research", in *Sport Management Review*, vol. 1, n. 1, pp. 45-76.
- Glyptis, S. (1982) *Sport and Tourism in Western Europe*, London, British Travel Education Trust.
- Gössling S., Choi A., Dekker K., Metzler, D. (2019), "The social cost of automobility, cycling and walking in the European Union", in *Ecological Economics*, vol. 158, pp. 65–74.
- Gregori C. (2018), "La macchina a pedali. Storia di un oggetto nato moderno", in AA.VV. (2018), *Bicicletta. Strade racconti passioni*, Milano, Touring Club Italiano, pp. 75-93.

- Gregory P. (2020), “Giocare di sponda: Torino e i suoi fiumi”, in *Journal of Sustainable Design*, edizione spin off *SUT - Sustainable Urban Transformation*, n. 21, pp.158-168, consultabile online all’indirizzo http://www.ecowebtown.it/n_21/, ultima consultazione 26/09/2021.
- Guglielmetto Mugion L., Martinetto E. (1995), “Piante vascolari rare o interessanti nella Vauda Canavesana (Torino, Italia NW)”, in *Rivista Piemontese di Storia Naturale*, vol. 16, pp. 3-16.
- Hecker A. (2006), “Véloroutes et voies vertes : supports, ou objets touristiques ?”, in *Collection EDYTEM. Cahiers de géographie*, n. 4, pp. 199-208.
- İçöz O., Bozkurt Y. S., Günay T. (2018), “Cycling as an Opportunity for Improving Health tourism in Izmir”, in *Uluslararası Turizm, Ekonomi ve İşletme Bilimleri Dergisi (IJTEBS)* vol. 2, n. 2, pp. 27–35.
- Hinch T. D., Higham J. E. S. (2001), “Sport Tourism: a Framework for Research”, in *International Journal of Tourism Research*, vol. 3, n. 1, pp. 45-58.
- Illich I. (2016), *Elogio della bicicletta*, Torino, Bollati Boringhieri.
- Isnart, *Turismo Sportivo Report 2019*.
- Isnart, Legambiente, *Viaggiare con la bici. Caratteristiche ed economia del cicloturismo in Italia*, 2° Rapporto Isnart-Legambiente presentato al Bike Summit 2020.
- Isnart, Legambiente, *Cicloturismo e cicloturismi in Italia 2019*, 1° Rapporto Isnart-Legambiente presentato al Bike Summit 2019.
- Keeling A. (1999), “Cycle Tourism”, in *Sustrans Information Pack TT21*, Bristol, Sustrans.
- Khan S. (2015), “How Slow is ‘Slow’? Dilemmas of Slow Tourism”, in *TEAM Journal of Hospitality and Tourism*, vol. 12, n. 1, pp. 39-49.
- Kormosné Koch K. (2013), “Bicycle Tourism in Hungary”, in *Applied Studies in Agribusiness and Commerce*, vol. 7 n. 1, pp. 67-71.
- Lamont M. (2015), “Cycle touring”, in Bonham J., Johnson M. (a cura di), *Cycling Futures*, University of Adelaide Press, ebook scaricabile gratuitamente alla pagina <https://www.adelaide.edu.au/press/titles/cycling-futures> (ultima consultazione 12/10/2021).
- Lamont M.J. (2009), “Reinventing the Wheel: a Definitional Discussion of Bicycle Tourism”, in *Journal of Sport and Tourism*, vol. 14, n. 1, pp. 5-23.

- Lansing P., De Vries P. (2007), “Sustainable Tourism: Ethical Alternative or Marketing Ploy?”, in *Journal of Business Ethics*, vol. 72., n. 1, pp. 77-85.
- Lessing H. (1997), *The Leonardo da Vinci Bicycle Hoax*, articolo presentato in occasione dell’ottava “International Cycling History Conference”, Glasgow School of Art.
- Lévy B. (2004), “Voyage et tourisme : malentendus et lieux communs”, in *Le Globe. Revue genevoise de géographie*, vol. 144, pp. 123-136.
- Liu Z. (2003), “Sustainable Tourism Development: A Critique”, in *Journal of Sustainable Tourism*, vol. 11, n. 6, pp. 459-457.
- Longhi A. (2008), “Stratificazione e processualità storica: interpretazione del paesaggio della 'Corona Verde' di Torino”, presentato al XII Convegno nazionale interdisciplinare *Unicità, uniformità e universalità nella identificazione del mosaico paesistico-culturale*, Aquileia.
- Lumsdon L. (2000), “Transport and Tourism: Cycle Tourism - A Model for Sustainable Development”, in *Journal of Sustainable Development*, vol. 8, n. 5, pp. 361-377.
- Lumsdon L. (1996), “Cycle Tourism in Britain”, in *Insights*, n. 3, pp. 27-32.
- Meadows D. H., et al. (1972) , *The limits to growth*, New York, Universe Books.
- Meini M. (a cura di) (2018), *Terre invisibili*, Soveria Mannelli, Rubettino.
- Mika M. (2015), “Sustainable Tourism: A Critique of the Academic Feasibility of the Concept”, in *Turyzm/Tourism*, vol. 25, n. 1, pp. 9-17.
- Nocifora E., de Salvo P., Calzati V. (a cura di) (2011), *Turismi lenti e territori di qualità*, Milano, FrancoAngeli.
- Oja P., Titze S., Bauman A., De Geus B., Krenn P., Reger-Nash B., Kohlberger T. (2011), “Health benefits of cycling: A systematic review”, in *Scandinavian Journal of Medicine & Science in Sports*, vol. 21, n. 4, pp. 496–509.
- Oosterhuis H. (2016), “Cycling, modernity and national culture”, in *Social History*, vol. 43, n. 3, pp. 233-248.
- Ostellino I. (2016) “L’infrastruttura ‘Corona Verde 2025’. Una nuova visione per e degli spazi aperti”, in *L’infrastruttura verde per l’area metropolitana torinese. Corona Verde 2025*, I quaderni di Torino Strategica, n. 1, pp. 4-8.
- Pavione E. (a cura di) (2016), *Turismo sostenibile e valorizzazione del territorio. Sfide e opportunità di sviluppo del cicloturismo in Italia*, Ariccia, Aracne.

- Pencarelli T., Splendiani S., Fraboni C. (2012), “Il ruolo delle certificazioni ambientali nelle politiche di comunicazione delle destinazioni turistiche. Luci ed ombre sulle bandiere blu nelle Marche”, presentato al Convegno *Cittàslow: il valore della lentezza per il turismo del futuro*, Perugia.
- Piket P., Eijgellar E., Peeters P. (2009), “European cycle tourism: a tool for sustainable regional rural development”, in *APSTRACT: Applied Studies in Agribusiness and Commerce*, vol. 7, n. 2-3, pp. 1-5.
- Pigeassou C. (2014), “Le tourisme sportif : une réalité sociale aux contours incertains”, in Sobry C. (a cura di), *Le tourisme sportif*, Villeneuve-d'Ascq, Presse universitaire du Septentrion.
- Pigeassou C. (2002), “Sport Tourism, a Growing Sector: Issues and Perspectives in France”, in Gammon S., Kurtzman J. (a cura di), *Sport tourism: principles and practice*, Eastbourne, Leisure Studies Association, pp. 129-140.
- Pigeassou C. (1997), “Sport et tourisme : l'émergence du sport dans l'offre touristique. Entre passion et raison”, in *Les Cahiers Espace*, n. 52, pp. 15-24.
- Pileri P. (2020), *Progettare la lentezza*, Gallarate, People.
- Privato S. (2021), *La felicità in bicicletta*, Bologna, Il Mulino.
- Pivato S. (2019), *Storia sociale della bicicletta*, Bologna, Il Mulino.
- Quaglio G. (2016) “Comunità Foragometro”, in *L'infrastruttura verde per l'area metropolitana torinese. Corona Verde 2025*, I quaderni di Torino Strategica, n. 1, pp. 23-24.
- Radicchi E. (2013), “Tourism and Sport: Strategic Synergies to Enhance the Sustainable Developmet of a Local Context”, in *Physical Culture and Sport Studies and Reasearch*, vol. 57, n. 1, pp. 44-57.
- Robinson J. (2004), “Squaring the Circle? Some Thoughts on the Idea of Sustainable Development”, in *Ecological Economics*, vol. 48, n. 4, pp. 369-384.
- Rodolphe C. (2019), *Turismo di massa e usura del mondo*, Milano, elèuthera.
- Salsa A. (2019), *I paesaggi delle Alpi*, Roma, Donzelli.
- Savoja L. (2007), “Turismo sostenibile e stakeholder model”, in *Notizie di Politeia*, XXIII, n. 85-86, pp. 344-356.
- Sharpley, R. (2009), *Tourism Development and the Environment: Beyond Sustainability?*, London, Earthscan.

- Sharpley R. (2002), "Sustainability. A barrier to tourist development?", in Sharpley R., Telfer D. J. (ed.), *Tourism and development. Concepts and issues*, Clevedon, Channel View Publ., pp. 319-337.
- Silvestri M. (2015), "Sviluppo sostenibile: un problema di definizione", in *Gentes*, anno II, n. 2, pp. 215-219.
- Simonsen P. S., Jørgenses B. (1998), "Cycle Tourism: An Economic and Environmental Sustainable form of Tourism?", in Simonsen P. S., Jørgenses B., Robbins D., *Cycling Tourism*, Research Centre of Bornholm, Unit of Tourism Research, pp. 19-174.
- Smith R. (2020), *How bicycles transformed our world*, articolo pubblicato online su www.nationalgeographic.com/history/article/how-bicycles-transformed-world, ultima consultazione 04/09/2021.
- Varotto M. (2020), *Montagne di mezzo. Una nuova geografia*, Torino, Einaudi.
- Vujko A., Dragosavac M., Kisin N., Maksimović B. (2017), "The influence of cyclo-tourism on health and economic destination development", in *Facta Universitatis, Series: Physical Education and Sport*, vol. 15, n.1, pp. 227-237.
- Weed M. E., Bull C. J. (2009), *Sports tourism: Participants, policy and providers*, Oxford, Butterworth Heinemann.
- Weed M. E., Bull C. J. (1997), "Influences on sport-tourism relations in Britain: the effects of government policy", in *Tourism Recreation Research* vol. 22, n. 2, pp. 5-12.
- Weston R., et altri (2012), *The European Cycle Route Network Eurovelo*, Brussels, Unione Europea.
- Zago M. (2011), "Lo slow tourism per il rilancio del turismo transfrontaliero", in *I.U.I.E.S. JOURNAL*, vol. 5, n. 1-2, pp. 91-107.
- Zielińska-Szczepkowska J. (2020), "Slow Tourism - The Fashion for Slowness or a Conscious Choice?", in *Folia Oeconomica Stetinensia*, vol. 20, n. 2, pp. 468-483.

Strumenti legislativi

- Commissione mondiale sull'ambiente e lo sviluppo (WCED), *Report of the World Commission on Environment and Development: Our Common Future*, 1987.
- Conferenza di Rio de Janeiro su ambiente e sviluppo, 1992.
- Conferenza mondiale sul turismo sostenibile, Lanzarote, 1995.

Comitato economico e sociale europeo, *Parere sul tema agricoltura periurbana*, 2004.

Commissione europea, *L'europa, prima destinazione turistica mondiale - un nuovo quadro politico per il turismo europeo*, Bruxelles, 2010.

Consiglio d'Europa, *Convenzione Europea del Paesaggio*, Firenze, 2000.

Consiglio Regionale del Piemonte, *Testo unico sulla tutela delle aree naturali e della biodiversità*, L. R. 19/2009.

Federazione Europarc, *La Carta Europea per il Turismo Sostenibile nelle Aree Protette*, Regensburg, 1998.

Gruppo per la Sostenibilità del Turismo (GST), *Azione per un Turismo Europeo più Sostenibile*, Rapporto 2007.

Nazioni Unite, *Conference on the Human Environment (Dichiarazione di Stoccolma)*, 1972.

Parlamento europeo, *Direttiva 2005/36/CE del Parlamento europeo relativa al riconoscimento delle qualifiche professionali*.

Parlamento europeo, *Risoluzione del Parlamento europeo del 29 ottobre 2015 su nuove sfide e strategie per promuovere il turismo in Europa (2014/2241(INI))*.

Parlamento italiano, Legge 29 marzo 2001, n. 135, *Riforma della legislazione nazionale del turismo*.

Parlamento italiano, Legge costituzionale 18 ottobre 2001, n. 3, *Modifiche al titolo V della parte seconda della Costituzione*.

Rapporto sul turismo 2017, UniCredit Corporate Marketing Business Strategy & Advisory, UniCredit Small.

Regione Piemonte, D.G.R. 22 Giugno 2009, n. 27-11643.

Regione Piemonte, Legge regionale 26 novembre 2001, n. 33, *Disciplina delle professioni turistiche*.

Seconda Conferenza Internazionale sul Turismo Sostenibile, Riccione, 2008.

UNWTO, *Sport Tourism and the Sustainable Development Goals (SDGs)*, Madrid, 2019.

UNWTO, *Codice etico del turismo*, 1999.

UNWTO, *Agenda 21 for the travel & tourism industry – Towards Environmentally Sustainable Development*, 1996.

Sitografia

Truman Harry S., Inaugural Address, January 20 1949, www.bartleby.com/124/pres53.html,

ultima consultazione 28 luglio 2021

www.acdbmuseo.it

af3v.org

www.agricopecetto.it

www.biciedintorni.it

www.bicitalia.org

www.ciliegiedipecetto.it

www.comune.torino.it

www.comunicilabili.it

www.coronaverde.it

www.coronaverdestura.it

www.donau-oesterreich.at

en.eurovelo.com

www.environmentandsociety.org

www.esteri.it

www.federturismo.it

www.fiab-areatecnica.it

www.fiabitalia.it

www.freisadichieri.com

www.fondazionetessilchieri.com

www.gazzetta.it

www.germany.travel

www.guidaturisticatorino.com

www.haervej.com

www.hiddeneurope.eu

www.ichc.biz

www.isnart.it

www.isprambiente.gov.it
www.ontit.it
www.parcodelladora.it
www.parcopopiemontese.it
www.parks.it
www.piemonteparchi.it
www.radtouren.at
www.regione.piemonte.it
www.sustrans.org.uk
www.treccani.it
www.turismochieri.it
www.un.org
unric.org
www.unwto.org
velo-territoires.org
viasverdes.com
www.visitpiemonte-dmo.org