

## BICITALIA o Rete Nazionale Percorribilità Ciclistica 2012

Il sistema complessivo del turismo in bicicletta in Italia è molto cresciuto, ed è tuttora in crescita anche se non si dispone di dati di prima mano, ma potrebbe essere sufficiente guardare il numero dei tour operator specializzati e la considerazione del turismo in bicicletta come elemento economicamente significativo non è più uno strano concetto.

La bici viene lentamente ma certamente presa sul serio non solo come giocattolo per adulti, ma come fattore di una economia sostenibile è una cosa interessante un ulteriore tassello utile per il mosaico che FIAB sta faticosamente componendo per dare al turismo in bicicletta la dignità che si merita e che altri paesi europei e non solo hanno capito da tempo.

FIAB ha sempre seguito da vicino questo fenomeno e ha cercato di dare dei contributi in termini di diverse proposte tecniche e culturali insieme e poiché da tempo non se ne discute in maniera approfondita è tempo di capire se e come FIAB può rimanere punto di riferimento sulla partita. Dato pertanto per acquisito il fatto che per cicloturismo intendiamo un'attività dentro alle diverse sfaccettature del turismo attivo, ma anche sostenibile nella quale la componente più sportiva, che fino a poco tempo fa identificava il cicloturismo in termini anche semantici si veda a questo proposito la rivista CICLOTURISMO, risulta minoritaria. Ci sono peraltro alcuni punti che meritano attenzione per capire meglio come con il termine cicloturismo da solo non basti a descrivere il fenomeno del muoversi in bici per diporto, turismo o tempo libero o come lo vogliamo chiamare.

### **ALCUNE DOMANDE:**

#### **1 Il cicloturismo deve diventare un'attività di nicchia (come alcuni sostengono)?**

Ebbene noi pensiamo che il cicloturismo sia già oggi una attività di nicchia ad esempio quella degli operatori americani che portano i ciclisti sulle colline del Chianti o in Emilia Romagna a fare i tortellini con la massaia di Parma, fra i Trulli o sui passi dolomitici. Il nostro obiettivo è in realtà superare la nicchia e portare il turismo in bicicletta a percentuali a due cifre del fatturato turistico nazionale (come ad esempio in Austria dove si stima che più del 20% del fatturato turistico sia legato alla bici). **Per cui il motto di FIAB potrebbe essere “oltre il turismo di nicchia”.**

#### **2 La seconda domanda è: Il cicloturismo può fare a meno di infrastrutture dedicate?**

La seconda è la questione della necessità delle infrastrutture sicure per il ciclista ancora una volta per spostare le cifre dei praticanti da piccoli numeri di ciclisti tonici, sportivi, con bici da corsa, all'americana per intenderci, ai grandi numeri dei ciclisti “normali” ovvero alla tedesca considerato che la Germania ospita milioni di turisti in bicicletta. A questo proposito basta leggere il resoconto dell'analisi economica sul cicloturismo in Germania a cura di ADFC dove sono illustrate le mete preferite dei cicloturisti tedeschi e dove l'Italia è drammaticamente assente, salvo il Sud Tirolo. Ed è assente semplicemente perché il nostro paese non è bicycle friendly per la grande utenza a dispetto delle frequentatissime Gran Fondo o kermesse in Mountain Bike. Siamo certi che alla questione della infrastrutturazione ciclabile non sia data importanza sufficiente mentre invece è decisiva perché il nostro paese si costruisca una immagine decente per il cicloturista di base. E questa immagine non si costruisce con i Brevetti, con i Bike Park e con le Gran Fondo. Ecco perché non sempre comprendiamo chi dice che la ricerca di una infrastrutturazione ciclistica può rappresentare un ostacolo allo sviluppo del cicloturismo. Ancora una volta è importante intendersi sul termine. Certamente a chi partecipa alla Nove Colli di Cesenatico o al biker che si gode un meraviglioso sentiero ciclabile nel bosco, poco importa di avere ciclabili di qualità, ma ad una buona parte dei 5 milioni di cicloturisti tedeschi invece importa tantissimo e infatti in Italia vengono pochissimo e se in Italia non si faranno ciclabili di qualità di lunga percorrenza il turismo in bici non decollerà.

E questo si badi bene non perché ci sia fame di chilometri a migliaia da parte dei pedalatori, ma c'è fame di qualità e anche, e soprattutto, di miti come sono le ciclabili del Danubio, del Reno, della Drava, dell'Olanda, della Danimarca. Sul Danubio il turista in bicicletta ha a disposizione migliaia di km di ciclabile protetta; non li farà mai tutti, ma ne farà 300, 500 in una settimana o 10 giorni e avrà partecipato al mito.

Tutto questo in Italia non è possibile: non c'è respiro, non c'è mito: dopo un paio di giorni di bici sull'Adige è tutto finito. La ciclabile sul Po o sul Tevere o sull'Arno, la Ciclopista del Sole non sono un lusso che non ci possiamo permettere, sono una necessità perché l'Italia entri nel Club con Austria, Germania, Olanda, Inghilterra ecc. Altrimenti rimarremo il paese del sole e della pizza, ma non della bici.

**E' indispensabile infine pensare al turismo in bicicletta sempre meno come attività sportiva o agonistica e sempre più come semplice attività fisica dove la bici è ad un tempo mezzo di svago e di trasporto.**

### **Bicitalia è la risposta?**

Per anni abbiamo pensato che una delle principali mancanze per lo sviluppo del cicloturismo nel nostro paese fosse la mancanza di una rete nazionale pensata e costruita sul modello delle numerose reti di molti paesi europei ovvero di tutti i paesi europei del centro nord, che peraltro hanno strutturazioni tecniche e amministrative differenti fra di loro. E questo è ancora vero, ma evidentemente la questione è più complessa se si pensa che Italia, Danimarca, Germania, Austria, Inghilterra, Olanda, Svezia, Francia, hanno tutte le reti modali: stradale, aerea, autostradale, ferroviaria, ma solo l'Italia non ha una rete ciclabile?

Cosa impedisce all'Italia di avere una rete ciclabile decente?

Alcuni autori ritengono la RNPC impossibile da realizzare arrivando addirittura a teorizzare che la stessa rete ciclabile sia un ostacolo allo sviluppo del cicloturismo in Italia.

**Noi pensiamo invece che la RNPC sia fondamentale per il miglioramento dell'immagine turistica sostenibile dell'Italia e dobbiamo chiederci cosa è utile fare oggi e se errori sono stati commessi visto il clamoroso ritardo del nostro paese sul tema.**

### **COSA SUCCEDDE OGGI ?**

Le Amministrazioni Regionali si muovono: fanno piani e leggi (Lombardia, Veneto, Puglia, Liguria) sulla rete regionale, si realizzano infrastrutture anche in collaborazione con diverse Province, tuttavia:

1. chi ha già fatto come Trento e Bolzano ha operato senza FIAB Bicitalia ed EuroVelo,
2. con una visione del tutto regionale: troppo poche inseriscono le reti superiori nei loro elementi di programmazione,
3. vengono elaborate segnaletiche regionali del tutto difformi dal CdS,
4. vengono elaborate reti (Lombardia, Puglia, Veneto, Toscana) con poca o nulla attenzione alla qualità dell'infrastruttura (eccezioni Bolzano, Trento, Modena provincia),
5. alcune Amministrazioni preferiscono valorizzare il rapporto con lo Stato confinante (Sondrio che guarda la Svizzera, il FVG che guarda l'Austria (Alpe Adria) e la Slovenia,
6. diverse Amministrazioni non si rivolgono a FIAB (il bicchiere mezzo pieno o mezzo vuoto), ma anche quelle che si rivolgono a FIAB, mantengono comunque la discrezionalità sulle scelte (itinerari e/o segnaletica).

Ci sono poi casi singolari molto diversi fra di loro:

1 il Veneto "gestisce" due reti: una infrastrutturale targata FIAB e una turistica gestita dall'assessorato al turismo che appare oggi il principale gestore della rete Veneta con percorsi, cartografia e segnaletica implementati e sui quali FIAB è intervenuta di rimando con operazioni in

generale di buon senso tecnico, ma con titolarità di intervento forse indiretta.

2 l'Emilia Romagna, che sta licenziando il piano decennale dei trasporti e che ha inserito i corridoi Bicalitalia, ma senza una conseguente pianificazione locale e con allocazione di risorse da vedere  
3 la Puglia ha dignitosamente collocato un piano regionale/nazionale/europeo della rete ciclabile, ma con allocazione di risorse ancora trascurabile.

Cominciano ad apparire ciclovie anche sovra regionali:

la Mantova-Ferrara è in gestazione in questi giorni,

Alpe Adria, (CAAR) Il percorso Austria - Friuli – mare,

La via Claudia Augusta da Augsburg in Germania ad Ostiglia o Altino di Venezia

Davanti a questo movimento troppo spesso FIAB si è rassegnata ad accettare gli standard e le proposte delle Amministrazioni quando spesso queste sono insufficienti. FIAB è troppo indulgente verso queste amministrazioni. Abbiamo partecipato e collaborato al compleanno della Destra Po a Ferrara, ma forse non abbiamo riflettuto abbastanza sul fatto che in realtà la quota ciclabile della Destra Po è rimasta uguale a quella del giorno della inaugurazione. Stessa cosa per Mantova che promuove il Po, che ha una quota ciclabile di meno del 10 % Idem altre province che dopo il primo passo si sentono appagate vedi Brescia, Pisa, Parma, Piacenza.

Ben diverso è stato il cammino ad esempio di Trento e Bolzano che nel tempo hanno sempre incrementato la qualità e quantità della loro rete. Ci sono altri esempi positivi ovvero esempi di costante miglioramento della rete: Provincia di Modena, di Verona (la ciclabile del Biffis è notevole) di Torino, qualcosa si vede a Padova, Bergamo, Ferrara, Prato.

Da notare che Bicalitalia è quasi scomparsa dalla convegnistica sia esterna (Es Montecatini BTS), ma anche internamente è necessario rilanciare il tema ed approfondirlo periodicamente così come è altrettanto importante che anche la nuova rivista dedichi degli spazi adeguati al progetto.

## **CHE FARE ?**

### **Approfondimento politico strategico**

In termini politico-culturali sarebbe utile ovvero quasi indispensabile fare un brain-storming sui temi di questa comunicazione. La necessità di trovare una strategia giusta su un tema su cui stiamo soffrendo dal 1992 (anno di presentazione della Ciclopista del Sole a VeloCity di Milano) mi sembra indispensabile. La filiera cicloturismo-RNPC-segnalatica-tour operator-alleanze – Regioni-Province - EuroVelo non può più attendere una spallata da parte di FIAB (facile da dire difficile da fare!) con il rischio che altri più navigati salgano su un possibile treno in corsa, potendo magari succedere qualcosa che assomiglia al movimento WEB salviamo il ciclista.

Particolarmente importante ci sembra la necessità di lavorare sulla istituzionalizzazione della RNPC ad esempio insistendo sui progetti di legge e in particolare su quello, da noi elaborato, che aveva trovato una buona interlocuzione in alcuni parlamentari. Una legge vera e propria potrebbe non essere l'unica strada per la formalizzazione di Bicalitalia, ad esempio, nell'ultimo decreto Min. Ambiente sulle ex ferrovie ci sono gli spazi per la RNPC e speriamo che non vengano fatti colpi di mano sui nostri temi.

### **Aggiornamenti dei percorsi BICITALIA:**

Le tracce di BicItalia sono in continua evoluzione per effetto dello svilupparsi di soluzioni infrastrutturali che inducono spostamenti di percorsi. In particolare:

**la Ciclopista del Sole:** è stata spostata al centro lungo l'asse Arezzo-Orvieto-Roma per la presenza del Sentiero della Bonifica nell'aretino e l'interesse di Orvieto verso la CPS.

**La Francigena** sul Naviglio Pavese invece di Lodi (c'è un problema generale sulla Francigena in bici che è un po' figlia di nessuno).

**La Grande Variante Tirrenica, Verona-Mantova-Sabbioneta-Parma-Sala B.- Passo della Cisa-Pisa-Livorno** diretta a Roma per la costa tirrenica che è diventata **BI 16**. Estensione di BI 10 che comprende l'**Acquedotto Pugliese** dove si cominciano a realizzare le prime infrastrutturazioni per la bici sulla dorsale della condotta principale dell'AQP

Sicuramente va definita meglio la struttura di BI 4 come ciclovie dei fiumi veneti

**Problema ricorrente della clonazione “infinita” dei percorsi che potrebbe anche andare fuori controllo. Problema del non rispetto del sistema Bicalitalia con nomi e percorsi arbitrariamente scelti. Difficoltà a capire la questione pedalare oggi/pedalare domani.**

Da considerare ed eventualmente aggiungere le ciclovie non ancora Bicalitalia:

- Via Claudia Augusta
- Via del Sale/mare (Milano Pavia)
- Via degli Etruschi
- Via della Seta
- CAAR Alpe Adria. Regione FVG
- Corridoio verde adriatico

### **EuroVelo**

Alcuni cenni sul tema EuroVelo che con l'avvenuta formalizzazione del centro di coordinamento Nazionale individuato in FIAB ha aumentato le nostre responsabilità in termini di partecipazione alla vita di EuroVelo. In realtà anche EuroVelo soffre di alcuni dei problemi legati ad una debole formalizzazione in ambito UE come Bicalitalia soffre di una non istituzionalizzazione in ambito nazionale. Ultimamente però la posizione di EuroVelo si è consolidata sono stati attivati alcuni (modesti) finanziamenti europei e ci sono due persone che lavorano in ECF dedicati ad EuroVelo. In ogni caso EuroVelo prevale assolutamente su Bicalitalia ma ci sono in piedi alcune contraddizioni.

Inoltre EuroVelo ha fatto uscire un bel documento sulla segnaletica con istruzioni chiare su come inserire i bozzetti di EV nelle rispettive segnaletiche nazionali. Noi abbiamo già introdotto nelle proposte di segnaletica di Puglia e Lombardia lo schema EuroVelo. Molte amministrazioni in Italia invece collocano i segnali di EuroVelo in modo non conforme e spesso su tratti di percorso che non sono su EuroVelo.

### **Sito Bicalitalia**

Strategico! Deve diventare il luogo più importante per i servizi al cicloturista a partire da Albergabici, ma non solo. Considerato che ogni giorno nasce un nuovo portale sul cicloturismo dove più che altro ci si è impossessati di parole chiave (l'ultimo nato è *ciclovie.com!*) non sembra che oggi esista un portale sulla ciclabilità a livello di reti o comunque con valenza importante per il turismo in bicicletta, il sito BICALITALIA potrebbe diventare strategico per noi, se siamo in grado di fornire le informazioni che servono.

Il sito potrebbe essere fatto di due blocchi:

#### **Blocco A**

Mappa rete Bicalitalia forte contenuto tecnico. (è stata apprezzata ad esempio dall'Autorità di Bacino del Po) Il sistema di caricamento dati funziona (ma si è rallentato) e bisogna estendere il rilievo a tutta la rete e pertanto bisogna individuare un gruppo di persone più che motivate che raccolgano i dati e li mettano sulle mappe on line.

#### **Blocco B**

Per affermare il sito come migliore fonte informativa sui sistemi ciclabili è ugualmente importante fornire informazioni su tutta la ciclabilità nazionale extra Bicalia. La soluzione che mi è sempre sembrata la migliore e che ho chiesto da anni è quella di una mappa cliccabile con quanto disponibile in rete su percorsi proposti ad esempio dalle Province o Regioni oppure anche da noi con un tipo di rilievo simile a Bicalia

Oggi non c'è in rete un luogo soddisfacente per il turista in bicicletta e dobbiamo assolutamente farlo noi. Abbiamo perso molto tempo, ma possiamo recuperare. Poiché Bicalia, non ha ancora una veste istituzionale di alcun genere, l'unica possibilità che abbiamo per mantenere la nostra posizione di leader nella elaborazione tecnica e culturale è lavorare su internet e sfruttare al meglio le possibilità offerte dal sistema a partire dalle mappe on-line.. In uno scenario un po' ottimistico potrebbe non essere impossibile costruire un sito che si paghi attraverso la credibilità nel mondo cicloturistico e dintorni con la qualità dell'informazione.

### **Concorrenza**

Il cicloturismo non è più solo Cà Fornelletti e il Mincio come agli albori della FIAB, si sta creando un sistema con una componente commerciale ogni giorno più importante e dobbiamo convivere e collaborare con soggetti diversi da noi. Al momento abbiamo ancora un certo vantaggio sul piano tecnico e culturale, ma dobbiamo giocare bene le alleanze e usare l'intelligenza

### **PROPOSTE DI INTERVENTO per BICALIA**

Nella primavera del 2012 è possibile individuare le seguenti priorità per il miglioramento dello stato di realizzazione della rete nazionale, fino a questo momento quasi del tutto a carico di FIAB. La rete nazionale di percorribilità ciclistica, infatti, nonostante le delibera CIPE del 2001 è ancora rimasta sulla carta e non ci sono enti o tavoli o cabine di regia che la gestiscano.

1 Definitiva messa a regime e potenziamento in termini di capienza e velocità dell'interfaccia con il pubblico del Sito WEB -bicalia.org- nel quale si ritrovano e alla scala nazionale le informazioni scaricabili on line di quanto è disponibile oggi in Italia in termini di ciclovie di media e lunga percorrenza. In particolare a cura degli aderenti FIAB è in previsione il rilievo dei corridoi ciclabili previsti nello schema Bicalia su tutto il territorio nazionale con collegamenti nord-sud e accattivanti connessioni "coast to coast" fra Adriatico e Tirreno.

Connessa con il sito deve essere anche prevista una newsletter periodica dove saranno pubblicate le buone pratiche realizzate dalle numerose amministrazioni locali, nonché le sofferenze in termini di mancata continuità dei tratti di rete.

2 Individuazione di un logo di elevata qualità grafica e comunicativa avente tra le altre cose il vincolo di potere essere collocato nella segnaletica stradale a norma di Codice della Strada.

3 Collegato a questo aspetto è importante studiare e individuare i bozzetti un sistema di segnaletica dedicata alle ciclovie armonizzata con il Codice, che può trovare una realizzazione concreta in una ciclovie attraverso una richiesta di progetto sperimentale di segnaletica da avanzarsi al competente Ministero. Questo nella prospettiva di vedere approvata anche dopo questa sperimentazione uno schema di segnaletica ciclistica dedicata alla stregua delle legislazioni omologhe di tutti paesi europei più evoluti in termini di mobilità ciclistica.

4 "Marcatura" sul territorio delle ciclovie attraverso staffette ciclistiche, o altri eventi al fine di calare concretamente sulle strade di Bicalia la fruibilità ciclistica (nel nostro caso cicloturistica) attraverso il gesto della pedalata e non solo il ronzio dei computer e delle stampanti. FIAB già oggi pratica la bicistaffetta annuale, che però necessita di un maggior sostegno in termini di promozione.

5 Prima o durante o dopo questa serie di realizzazioni è quasi indispensabile prevedere una iniziativa (di respiro nazionale, perché è questo che manca) con l'obiettivo di far incontrare gli attori ambientali, turistici e ciclistici per dare a Bicitalia la giusta dimensione sovra-provinciale e sovra-regionale ovvero nazionale, come sarebbe giusto per un grande paese europeo come il nostro.

6 Esplorare terreni nuovi come il circuito città d'arte e le reti regionali

PENSIERI DI SINTESI:

1. Bicalia è oggi quasi solo di FIAB
2. Bicalia non è riconosciuta dai compagni di viaggio di FIAB (COMODO, Touring Club, FCI, Legambiente ecc.)
3. Bicalia è pochissimo presente sul territorio e un po' più presente in documenti di pianificazione territoriale e/o trasportistica.
4. Bicalia invece non è presente in strumenti o piani o delibere nazionali con eccezione della famosa delibera CIPE sulla RNPC
5. Il cicloturismo è il turismo in bicicletta e non attività sportiva
6. Il cicloturismo è il sistema Adige Isarco non il Gavia e lo Stelvio
7. Non si può fare cicloturismo con grandi numeri senza infrastrutture ciclabili di qualità.
8. Le infrastrutture ciclabili di qualità sono quelle segnalate cartografate e con grado di protezione elevato (nella documentazione tecnica di Bicalia quest ultimo concetto è spiegato)
9. E' utile/indispensabile per tutti che l'Italia si conquisti un'immagine di paese bicycle friendly, come oggi non ha
10. Bicalia è una risposta credibile a questa esigenza
11. Bicalia (RNPC) ha bisogno di una qualche formalizzazione/istituzionalizzazione nazionale
12. Bicalia deve essere promossa di più anche da FIAB
13. L'ultimo convegno o sessione con titolo Bicalia è del Nov 2007 EICMA Milano
14. Bicalia non è ancora apparsa dignitosamente sulla rivista BC.
15. Bicalia deve essere "completata" per quello che attiene alle cose fattibili da FIAB a partire dal sito bicalia.org
16. Bicalia ha però già figliato il network Circuito Città d'Arte in bici
17. EuroVelo ha decisamente più appeal di Bicalia, ma noi non possiamo perdere nessuna occasione per far seguire alla parola EuroVelo la parola Bicalia
18. Le Amministrazioni si muovono per il cicloturismo noi dobbiamo tutte le volte che ci chiamano mettere sempre Bicalia sul piatto
19. Le Amministrazioni prendono delle scorciatoie e promuovono a volte delle cose non all'altezza della promozione e spesso si accontentano della prima mossa
20. FIAB è troppo indulgente verso le amministrazioni e così facendo si comporta come il medico pietoso che in realtà uccide l'ammalato (dove l'ammalato è il cicloturismo in Italia)
21. Il Veneto promuove il proprio brand cicloturistico attraverso un sistema di immagine coordinata, l'Emilia Romagna, nel sito ufficiale del turismo, promuove improbabili itinerari in bicicletta su infrastrutture inesistenti, mentre Trento e Bolzano il brand ce l'hanno già e risiede nella qualità dell'infrastruttura.