

Luisa Spagnoli  
(a cura di)

# ITINERARI PER LA RIGENERAZIONE TERRITORIALE TRA SVILUPPI RETICOLARI E SOSTENIBILI



Scienze geografiche

**FrancoAngeli** 

*In ricordo di Antonella Primi*

L'improvvisa e prematura scomparsa di Antonella Primi ha lasciato tutti sgomenti, gettando nello sconforto quanti di noi – geografi e non geografi – hanno avuto l'onore e la fortuna di conoscerla. Il presente volume, che si pregia di accogliere il suo interessante saggio (scritto insieme a Rebekka Dossche), è la testimonianza di quanto per lei fosse importante che la ricerca geografica sapesse alternare la “teoria” alla “prassi”, così come il suo maestro – Adalberto Vallega – ci ha insegnato. Il suo rigore metodologico, il suo consolidato approccio teorico e la sua significativa ricerca di terreno hanno rappresentato per la scrivente un contributo e un lascito imprescindibili nel cui solco è inscritta la traccia di questo volume. Dalla Val Bisagno, in considerazione della valutazione del rischio idrogeologico, al Basso Alessandrino, in relazione al problema dello spopolamento delle aree rurali montane, Antonella ha saputo delineare un modello di riferimento per la mappatura e la rappresentazione dei processi partecipativi in un'ottica di pianificazione territoriale.

*Antonella, faremo tesoro dei tuoi preziosi consigli, delle tue letture dense, della tua profonda umanità.*



Il presente volume è pubblicato in open access, ossia il file dell'intero lavoro è liberamente scaricabile dalla piattaforma **FrancoAngeli Open Access** (<http://bit.ly/francoangeli-oa>).

**FrancoAngeli Open Access** è la piattaforma per pubblicare articoli e monografie, rispettando gli standard etici e qualitativi e la messa a disposizione dei contenuti ad accesso aperto. Oltre a garantire il deposito nei maggiori archivi e repository internazionali OA, la sua integrazione con tutto il ricco catalogo di riviste e collane FrancoAngeli massimizza la visibilità, favorisce facilità di ricerca per l'utente e possibilità di impatto per l'autore.

Per saperne di più:

<https://www.francoangeli.it/autori/21>

I lettori che desiderano informarsi sui libri e le riviste da noi pubblicati possono consultare il nostro sito Internet: [www.francoangeli.it](http://www.francoangeli.it) e iscriversi nella home page al servizio "Informatemi" per ricevere via e-mail le segnalazioni delle novità.

Luisa Spagnoli  
(a cura di)

**ITINERARI  
PER LA RIGENERAZIONE  
TERRITORIALE  
TRA SVILUPPI RETICOLARI  
E SOSTENIBILI**

**FrancoAngeli** 

Il presente volume è stato pubblicato con il contributo del Ministero della Transizione Ecologica, nell'ambito del progetto di ricerca "Paesaggi ferroviari lucani per la sostenibilità del territorio e lo sviluppo locale. Un cammino green lungo la Lagonegro-Spezzano Albanese" (NP 2.78), a valere sul Bando a supporto dell'attuazione della Strategia Nazionale per lo Sviluppo Sostenibile (SNSvS).

ISBN e-book: 9788835143222  
ISBN edizione cartacea: 9788835127147

In copertina: elaborazione grafica di Danny Grano

Copyright © 2022 by FrancoAngeli s.r.l., Milano, Italy.

Pubblicato con licenza *Creative Commons Attribuzione-Non Commerciale-Non opere derivate 4.0 Internazionale* (CC-BY-NC-ND 4.0)

*L'opera, comprese tutte le sue parti, è tutelata dalla legge sul diritto d'autore. L'Utente nel momento in cui effettua il download dell'opera accetta tutte le condizioni della licenza d'uso dell'opera previste e comunicate sul sito*

<https://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/4.0/deed.it>

# Indice

Premessa, di <i>Luisa Spagnoli</i>	pag.	11
Gli itinerari della rigenerazione territoriale: una grande varietà di forme, proposte e pratiche, di <i>Dino Gavinelli</i>	»	21
Una progettualità in divenire per comprendere e interpretare il potenziale di un'area interna, di <i>Luisa Spagnoli, Tiziano Gasbarro, Lucia Varasano, Cristiana Zorzi</i>	»	31

## Parte prima

### Linee nel paesaggio: vie verdi per la mobilità dolce e il riuso di patrimoni culturali diffusi

Percorsi di riscoperta e turismo lungo le Alpi: i passi partecipati e sostenibili del “Trekking delle Terre di Mezzo”, di <i>Stefania Cerutti, Paola Menzardi</i>	»	59
Rigenerare la montagna mediante percorsi di mobilità dolce: piste ciclopedonali per la valorizzazione delle aree dismesse nelle valli lombarde, di <i>Alessandra Ghisalberti</i>	»	67
Ripartiamo dalla lentezza. Progettare linee antifrangili per rigenerare l'Italia a piedi e in bici, di <i>Paolo Pileri, Rossella Moscarelli</i>	»	75
L'Atlante della Mobilità Dolce in Italia, di <i>Giulio Senes, Roberto Rovelli, Gianpaolo Cirone, Paolo Ferrario, Anna Donati, Alessandra Bonfanti, Sara Venturoni, Luigi Contestabile, Alberto Fiorillo, Stefano Fondi, Claudio Bonomi</i>	»	84

<i>Per aquam ad prospectus: itinerari lenti nell'Umbilicus Italiae, di Maria Gemma Grillotti Di Giacomo, Pierluigi De Felice</i>	pag.	92
Elementi dell'identità "sopiti" come chiave per nuove visioni della fruizione lenta dei territori: la Ciclovía dell'Acquedotto in Puglia, di <i>Mariateresa Gattullo</i>	»	101
Tra turismo lento e mobilità dolce. La ciclopedonale dei Laghi di Garlate e di Olginate (LC), di <i>Marisa Malvasi</i>	»	109
Rifunzionalizzazione di linee ferroviarie dismesse e promozione turistica. Il caso della città di Bosa (Sardegna nord-occidentale), di <i>Cinzia Podda, Paolo Secchi</i>	»	118
La <i>Greenway</i> di Olgiate Molgora (LC): dal recupero del tracciato ferroviario dismesso di un'infrastruttura per la mobilità quotidiana e la valorizzazione del territorio, di <i>Roberto Rovelli, Giulio Senes, Andrea Marchisio</i>	»	126
Il Cammino del Duca: un itinerario in costruzione tra università e territorio, di <i>Nico Bazzoli, Mauro De Donatis, Elisa Lello, Filippo Martelli, Elena Viganò, Paolo Piacentini</i>	»	134
Suoni, ritmi e turismo lungo la Via Silente, di <i>Daniele Paragano, Giulia Vincenti</i>	»	143
La Ciclovía del Sole: uno sguardo critico sul tratto Verona-Bologna, di <i>Simone Gamba</i>	»	151
La Costa dei Trabocchi lungo il litorale abruzzese: turismo lento, mobilità dolce, sinergie di sviluppo del territorio, di <i>Andrea Perrone</i>	»	159
Un esperimento di rigenerazione territoriale diffusa lungo i grandi cammini: il progetto TWIN, di <i>Ettore Donadoni, Anna Fera, Diana Giudici</i>	»	166
Parchi delle mura urbane come percorsi quotidiani e turistici, luoghi di attraversamento e socialità, di <i>Donata Castagnoli</i>	»	175
Recupero dei navigli milanesi: un bene culturale per il turismo?, di <i>Martina Lucarno</i>	»	183

**Parte seconda**  
**Itinerari lenti e cammini storico-culturali**  
**per la valorizzazione e la riscoperta della memoria**  
**e dell'identità dei luoghi**

Il turismo dei cammini come opportunità per lo sviluppo locale nell'Italia minore: il caso di San Benedetto, di <i>Giovanni Baiocchi, Giacomo Zanolin</i>	pag. 193
Ferrovie dismesse, antichi tracciati e nuove forme di fruizione territoriale, di <i>Teresa Amodio</i>	» 202
Percorsi commerciali medievali e loro recupero in chiave culturale e turistica. L'itinerario del Passo del Gries (Alpi Lepontine), di <i>Guido Lucarno</i>	» 211
Pellegrini in arrivo a Roma: un unico ingresso per le tre Romee Maggiori (Francigena, Germanica e Strata). Una proposta per il Giubileo 2025, la rigenerazione urbana e la mobilità dolce, di <i>Giulio Senes, Roberto Rovelli, Alessandro Toccolini, Raffaele Bonsignori, Raimondo Sinibaldi, Aleksandra Grbic, Francesca Giani, Ilaria Maggiorotti, Mattia Valente</i>	» 219
Camino buscando la modernidad: itinerarios y paisajes del paso de Despeñaperros en el siglo XVIII (Jaén, Andalucía), por <i>Francisco J. Pérez-Schmid Fernández, J. Miguel Delgado Barrado, José M. Valderrama Zafra, Ana Tirado de la Chica</i>	» 227
Un cammino tra le linee dell'Area Grecanica: la rigenerazione del paesaggio perduto, di <i>Giovanni Modaffari</i>	» 235
Transumanze nel Lazio: i tratturi dei Monti Simbruini e della Val Comino, di <i>Sara Carallo, Francesca Impei</i>	» 243
I cammini sacri in Abruzzo. Tra cultura, natura e spiritualità, di <i>Giacomo Cavuta, Fabrizio Ferrari</i>	» 252
I cammini sacri in Molise lungo le vie della transumanza, di <i>Carmen Silva Castagnoli</i>	» 259
Cammini religiosi e itinerari storico-culturali per la valorizzazione delle aree interne della Sardegna. Il distretto Gennargentu Mandrolisai, di <i>Sebastiana Nocco</i>	» 267



Il Cammino per la Madonna Nera di Tindari come strumento di rigenerazione territoriale, di <i>Barbara Sambataro, Gianni Petino</i>	pag. 275
Le strade militari del “fronte sud-occidentale” (Alpi Marittime) tra sfide di gestione e opportunità di sviluppo turistico, di <i>Pietro Piana, Mauro Spotorno</i>	» 284
Attraverso le carte, attraverso la storia. Una proposta di valorizzazione delle trincee della Grande Guerra in Trentino, di <i>Caro- lien Fornasari, Giannantonio Scaglione</i>	» 292
Il percorso “Akropolis”: un’esperienza diffusa di valorizzazione culturale fra i comuni di Palestrina e Castel San Pietro Romano, di <i>Roberta Iacono</i>	» 300
La ciclovia sulla Linea Oder-Neisse: tra memoria e occasioni di sviluppo, di <i>Laura Stanganini</i>	» 307

### **Parte terza**

#### **Turismo, sostenibilità e processi partecipativi per la *governance* territoriale**

Potenzialità turistiche e di sostenibilità: la “Regione verde d’Europa” alla prova dei processi partecipativi per la <i>governance</i> territoriale, di <i>Marina Fuschi, Fabrizio Ferrari</i>	» 319
Il turismo dei cammini come strategia di rigenerazione e sostenibilità nelle aree interne: evidenze dal Mezzogiorno, di <i>Dionisia Russo Krauss, Nadia Matarazzo, Francesca Sorrentini</i>	» 329
La “Via Francigena nel Sud Italia” per la rigenerazione territoriale. Sviluppo di un modello di <i>governance</i> turistica tra i Monti Prenestini ed Ernici nella Regione Lazio, di <i>Ilaria Guadagnoli</i>	» 336
Itinerari partecipativi a supporto di processi di sviluppo locale: un’applicazione in aree rurali montane del Basso Alessandrino, di <i>Antonella Primi, Rebekka Dossche</i>	» 345
L’attivazione di reti e processi partecipativi per la promozione del turismo culturale nei piccoli comuni. L’esempio del progetto di cooperazione transfrontaliera “RACINE”, di <i>Maria Veronica Camerada, Salvatore Lampreu, Silvia Carrus</i>	» 354

Itinerari di turismo lento e processi partecipativi per la valorizzazione del territorio nel Golfo Paradiso (Genova): tra conflittualità e collaborazione, di <i>Lorenzo Brocada, Alberto Girani</i>	pag. 362
377 project. Un'esperienza di rigenerazione culturale e territoriale in Sardegna, di <i>Nicolò Fenu, Paolo Giaccaria</i>	» 372
(Ri)costruire il paesaggio. Processi partecipativi e recupero dei versanti terrazzati valtellinesi, di <i>Luca Bonardi, Emiliano Tolusso</i>	» 382
Strategie di sviluppo territoriale in Basilicata: l'area del Vulture Alto Bradano, di <i>Ornella Albolino, Lucia Cappiello</i>	» 392
Il ruolo del patrimonio dismesso nello sviluppo del turismo lento di prossimità, di <i>Antonietta Ivona, Donatella Privitera, Rosario De Iulio</i>	» 400
Il turismo di comunità per la promozione di scale, rampe e gradonate: una sfida possibile tra fragilità e ri-attribuzione di valore, di <i>Germana Citarella</i>	» 410
Agriturismo e finanziamenti per lo sviluppo rurale: fattori di rigenerazione nelle regioni italiane. Un'analisi dell'efficienza tecnica, di <i>Nicola Galluzzo</i>	» 419
La rigenerazione sostenibile nei territori agrari. Il caso della Valdichiana, di <i>Alessandro Bianchi, Stefano Biagiotti</i>	» 427
Istituzioni nel turismo al servizio dello sviluppo territoriale sostenibile, di <i>Vincenzo Mini</i>	» 435
Misurare la predisposizione alla sostenibilità delle destinazioni turistiche. Una proposta operativa a partire da uno studio pilota della destinazione turistica Puglia, di <i>Federica Epifani</i>	» 442
Le cooperative di comunità per una <i>governance</i> sostenibile dei territori. Il caso di Capranica Prenestina, di <i>Lisa Scafa</i>	» 452

**Parte quarta**  
**Rappresentare e narrare le risorse territoriali:**  
**pratiche e strumenti digitali per la rifunzionalizzazione**  
**dei territori**

Rural storytelling: itinerari di rigenerazione nell'area dei Sicani, di <i>Giulia de Spuches, Francesca Sabatini</i>	pag. 463
Tour esperienziali contemporanei nei paesaggi pittoreschi dell'Appennino Centrale, di <i>Antonio Ciaschi, Mario Morrica</i>	» 471
L'importanza della narrazione dei cammini: esperienze pugliesi, di <i>Sergio Fadini, Alberto Corbino</i>	» 479
Comunità, infoscape e geonarrazioni: i fattori attrattivi dei luoghi della natura, di <i>Luisa Carbone</i>	» 487
ICT al servizio dello <i>slow tourism</i> : nuove opportunità per i comuni di Manduria, Maruggio e Torricella, di <i>Marilù Campanelli</i>	» 494
In cammino sulle orme di Sant'Antonio. Georeferenziazione dei paesaggi significativi tra esigenze spirituali e valorizzazione dei territori attraversati, di <i>Sabrina Meneghello</i>	» 501
Mapping Place Identities: l'identità dei luoghi come risorsa rinnovabile dello sviluppo territoriale e turistico. Il caso della Via Appia, di <i>Danila Saulino</i>	» 510
Il patrimonio culturale materiale nella pratica digitale 4.0: modelli e forme di fruizione a confronto, di <i>Maria Grazia Cinti, Giorgia Di Rosa</i>	» 518
Il turismo fotografico in Friuli Venezia Giulia: un progetto pilota per l'individuazione di itinerari lenti, di <i>Gian Pietro Zaccomer</i>	» 525

# *La Ciclovía del Sole: uno sguardo critico sul tratto Verona-Bologna*

di **Simone** Gamba\*

## **1. Bici e turismo lento: il fenomeno cicloturistico**

Il crescente interesse per il cicloturismo viene considerato un indicatore positivo nel contesto della sostenibilità (Dickinson, Lumsdon 2010; Rotilio *et al.*, 2016; Duran, 2018) e una soluzione innovativa di mobilità (Cresswell, 2021), anche per la natura stessa del mezzo impiegato. La bici non viene vista solo come veicolo di spostamento tra un'origine e una destinazione, ma come uno strumento ideale per la scoperta dei luoghi (Gazzola *et al.*, 2018), che consente una sua singolare percezione del paesaggio (Papotti, 2021). In questo binomio bici-turismo lento, i percorsi ciclabili contribuiscono a valorizzare le identità locali e creare nuovi itinerari culturali (Di Marcello, 2015; Pileri, 2019).

Tuttavia, nel quadro di una rigenerazione territoriale e di pianificazione turistica, le problematiche segnalate da diversi rapporti, possono ostacolare il ruolo del cicloturismo nella rigenerazione locale e regionale (MIBACT, 2017; Legambiente-ISONART, 2019; EPICAH, 2019; ISFORT, 2021; IULM, RePower, 2022). I territori attraversati da una ciclovía devono presentare una serie di caratteristiche per risultare attrattivi e configurarsi come mete cicloturistiche. Uno sguardo sulla Ciclovía del Sole, per esteso il tratto italiano dell'Eurovelo 7 e in senso stretto l'omonima pista ciclabile Mirandola-Bologna, permette di comprendere le dinamiche territoriali in atto, evidenziare punti di forza e di debolezza per calibrare la gestione di interventi mirati.

Esclusi i principali capoluoghi sul percorso, infatti, la sezione Verona-Bologna si caratterizza per aree con una vocazione in prevalenza agricolo-industriale. La nuova pista ciclabile, inaugurata nel 2021, consente oggi di sfruttare eventuali potenzialità attrattive, per offrire esperienze significative ai viaggiatori.

\* Dipartimento di Studi umanistici, IULM, Milano.

## 2. Eurovelo 7: le criticità del percorso italiano

La Ciclovia o Ciclopista del Sole si estende dall'Alto Adige alla Sicilia, sezione dell'itinerario europeo Eurovelo 7 e al contempo parte del Sistema Nazionale delle Ciclabili Turistiche (MIBACT, 2017). Se confrontiamo il percorso italiano con quello degli altri otto stati lungo la dorsale cicloturistica, le specificità e le criticità sono molteplici. Il primo nodo cruciale è il ritardo nella realizzazione di piste separate dal traffico motorizzato. Allo stato attuale, la sezione italiana si presenta come un percorso "promiscuo", ovvero composto da tratti condivisi con altri veicoli e pedoni. Al contrario, le sezioni centro-settentrionali dell'Eurovelo 7, sono quasi interamente costituite da percorsi "in sede propria", in genere paralleli a strade trafficate ma separati, così da rendere impossibile la commistione con il resto del flusso veicolare.

Mentre nella maggior parte dei paesi il percorso (Danimarca, Germania, Repubblica Ceca, Austria) è stato completato, in Svezia, Italia e Malta è ancora da sviluppare. Recentemente è stata inaugurata la tratta Mirandola-Bologna (fig. 1), mentre quella costiera dal Lago di Garda a Peschiera è dichiarata in corso così come le tratte Bologna-Firenze e Arezzo-Roma. L'intera tratta da Roma alla Sicilia, che corrisponde a circa la metà del tracciato italiano, è in fase di progettazione.

Nel caso della Svezia, il mancato completamento non costituisce un ostacolo all'effettiva fruizione turistica della rete, data la bassa densità di popolazione del Paese e le efficaci politiche di mobilità. Per quanto riguarda Malta, l'impatto del mancato completamento sull'usabilità è limitato, trattandosi di una breve porzione del percorso. Per l'Italia, la questione si fa complessa, data l'elevata densità abitativa, i livelli di traffico motorizzato, la scarsa propensione alla bicicletta e una più generale immaturità rispetto all'uso della bici (Legambiente-ISNART, 2019).

Un'ulteriore criticità riguarda la sicurezza: le strade sono lo spazio pubblico per eccellenza e la rete italiana non pare pronta ad accogliere volumi elevati di cicloturisti. Affinché una ciclovia possa dirsi sicura, il concetto di "percorso ciclabile" e quello di "itinerario cicloturistico", dovrebbero essere meglio definiti, in un processo qualificante basato su una viabilità dedicata ai ciclisti. La promiscuità, infatti, è un notevole deterrente, soprattutto per alcune categorie come le famiglie con bambini o i neofiti delle due ruote. Pertanto, è opportuno procedere verso una progressiva trasformazione di percorsi misti veicoli-pedonali in vere piste ciclabili (Pileri, 2019). Una soluzione adottata all'estero<sup>1</sup> e applicabile sulle ciclovie italiane sono le autostrade ciclabili (*super-cycle highways*), che forniscono uno spazio esclusivo e privo delle frequenti interruzioni che danno priorità ai veicoli a motore (Cabral Dias *et al.*, 2020).

Altra questione rilevante è la specificità geografica della Ciclovia del Sole: l'itinerario si snoda lungo aree interne della penisola, territori marginali

1. Danimarca, Regno Unito, Paesi Bassi e Germania.

rispetto alle destinazioni balneari e alle capitali culturali. L'individuazione di tratti da riconvertire in "vie verdi" può risultare vantaggioso per comunità isolate che potrebbero includere il cicloturismo come componente di una più ampia strategia di sviluppo, per valorizzare il paesaggio, le risorse naturali, le tradizioni gastronomiche e il patrimonio culturale dell'entroterra (Di Ruocco *et al.*, 2020). In particolare, lungo il tratto meridionale dell'Eurovelo 7, rivitalizzando luoghi caratterizzati da emarginazione e abbandono, dove l'economia locale si basa principalmente sul settore pubblico, piccole imprese e attività agricole (Salvatore *et al.*, 2016).

### 3. La sezione Verona-Bologna della Ciclovía del Sole

Nell'aprile 2021, i media locali e le agenzie di stampa nazionali hanno segnalato il completamento della tratta Verona-Bologna dell'Eurovelo 7. Si trattava in realtà di un parziale completamento, il segmento Mirandola-Osteria Nuova, mentre per il versante settentrionale tra Mirandola e Verona è prevista la riqualificazione di alcuni brevi tratti. Per ora la continuità del percorso da Verona è resa possibile da strade a basso traffico e sponde fluviali nel Parco delle Golene Foce Secchia<sup>2</sup>. Lo stesso vale per il collegamento tra Osteria Nuova e Bologna, il cui tracciato è stato completato con segnaletica a lato della carreggiata lungo strade a basso traffico.

La pista, ricavata da un vecchio sedime ferroviario, si articola in parallelo all'attuale linea Bologna-Verona, consentendo un elevato grado di flessibilità modale tra bici e treni regionali, con soste in quasi tutti i comuni del percorso: Mirandola, San Felice sul Panaro, Crevalcore, San Giovanni in Persiceto e Osteria Nuova. La pista è inoltre all'avanguardia in termini di funzionalità: dotata di apparati turistici per informazioni sulle attrazioni e sulle strutture ricettive, piazzole con Wi-Fi, dispositivi per il caricamento elettrico, kit di riparazione, tavoli, fontane e rastrelliere.

Tuttavia, se osserviamo la pista secondo una selezione di criteri progettuali convenzionali come sicurezza, attrattività, ospitalità, segnaletica e accessibilità, emergono problematiche ancora da affrontare. Per quanto riguarda la sicurezza stradale, i tratti non esclusivamente ciclabili sono relativamente pochi. Dal momento che la promiscuità costituisce un deterrente, è opportuno ridurre ulteriormente percorsi misti e discontinuità, collegando Mirandola a Verona o alla variante verso Mantova e completando il tratto Osteria Nuova-Bologna. La questione della sicurezza è nodale non solo per la salvaguardia del ciclista, ma per le ricadute positive che una pista ciclabile ha sul territorio in termini di mobilità sostenibile (Privitera, 2011).

2. Per visualizzare immagini e tabelle citate nel testo è possibile visitare il sito: <https://sites.google.com/view/cicloviadelsole>.

Altro aspetto importante, sempre sul piano infrastrutturale, è la segnaletica: in prossimità di sottopassaggi e incroci, in caso di deviazioni fuori pista, le indicazioni possono risultare fuorvianti, essendo prive di un corretto riferimento geografico Nord/Sud<sup>3</sup>. Le risorse culturali e naturali lungo il percorso, invece, sono adeguatamente segnalate sulle mappe ufficiali, sebbene lungo la pista le indicazioni di siti di interesse storico-artistico, culturale o naturalistico siano ancora limitate.

Il territorio attraversato dalla pista non presenta beni culturali di primo piano nel patrimonio nazionale. Sono comunque significativi gli esempi di storia locale e habitat naturali sui quali fare leva per la promozione turistica: ad esempio, le valli mirandolesi (ZPS) della Rete Natura 2000; le architetture tardo-medievali, i palazzi signorili a San Felice sul Panaro; i murales del progetto Quadricomie a Camposanto; oppure ancora, lungo la variante modenese, le acetarie, il castello di Vignola e il Palazzo Barozzi, con l'unica scala al mondo di forma elicoidale autoportante<sup>4</sup>. I benefici offerti dal turismo contribuirebbero, tra l'altro, a rivitalizzare un'area gravemente colpita dai terremoti del Nord Italia nel 2012, dai quali non si è ancora completamente ripresa.

Per quanto riguarda l'ospitalità<sup>5</sup>, il numero delle strutture ricettive, tra alberghi e bed & breakfast, pare commisurato agli otto comuni distribuiti lungo la pista e, anche ipotizzando un prossimo ritorno dei flussi a livello pre-pandemico, idoneo a soddisfare l'attuale domanda (Regione Emilia-Romagna, 2022). Eppure, nessuna delle strutture segnalate dal sito ufficiale propone attraverso i propri canali mediatici un'accoglienza specifica per i cicloturisti, né le Pro Loco dei comuni attraversati, con l'eccezione di Crevalcore, prevedono iniziative orientate alla promozione della ciclopista.

Sarebbe però utile fornire ai cicloturisti forme di ricettività alternative, quali campeggi e *bike hotel*. I cicloturisti prediligono le attività ricreative all'aperto e mostrano un vivo interesse per esperienze con una forte componente naturale (IULM, Re-Power, 2022). Il tratto centrale dell'Eurovelo 7, infatti, offre un numero notevole di campeggi<sup>6</sup>. I *bike hotel*, inoltre, offrono depositi per bici, talvolta con telecamere a circuito chiuso, servizi di meccanica e pasti speciali per i ciclisti<sup>7</sup>.

Luoghi di abbandono come i ruderi di cascine<sup>8</sup> lungo il tragitto, sarebbero adatti alla riconversione in aree attrezzate per l'ospitalità o per servizi mirati.

3. Fig. 3 - <https://sites.google.com/view/cicloviadelsole>.

4. Tab. 1 - <https://sites.google.com/view/cicloviadelsole>.

5. Tab. 2 - <https://sites.google.com/view/cicloviadelsole>.

6. Sulla più popolare piattaforma online dedicata al campeggio, nessuna struttura è segnalata lungo il tratto di ciclovie Verona-Bologna, ad eccezione dei due capoluoghi ([www.camping.info/en](http://www.camping.info/en)).

7. In previsione l'apertura di una struttura ricettiva Bed&Bike a San Giovanni in Persiceto, con possibilità di noleggio bike e ciclofficina ([www.bolognametropolitana.it](http://www.bolognametropolitana.it), consultato il 12/04/2022).

8. Fig. 4 - <https://sites.google.com/view/cicloviadelsole>.

In tal senso, su iniziativa di un'associazione creata *ad hoc*, è stato approvato un progetto di valorizzazione del patrimonio storico, la riqualificazione dell'edificio "Ex Arte Meccanica" a San Giovanni in Persiceto, dove sono previsti anche spazi e servizi legati al cicloturismo<sup>9</sup>.

#### **4. Oltre l'infrastruttura: una cultura cicloturistica per il territorio**

I geografi si concentrano spesso sul ruolo delle infrastrutture, sulle modalità della loro fruizione e interpretazione in chiave ciclistica (Lantham, Wood, 2015), sostenendo che dovremmo comprendere meglio le esigenze dei cicloturisti (Lamont, 2007). Ad ogni modo, è altrettanto importante comprendere la necessità di implementare l'offerta infrastrutturale con un'adeguata cultura *value driven* della bici. La realizzazione di una pista ciclabile non è altro che un primo passo verso l'orditura di un tessuto favorevole ad accogliere cicloturisti e attivare l'indotto proprio di uno sviluppo sostenibile del territorio.

I dati sulla mobilità in Italia, del resto, non sembrano promettenti, nonostante l'impegno profuso dalle istituzioni locali, regionali e nazionali: la propensione per i veicoli a motore nei lunghi viaggi dichiarata dagli italiani era nel 2013 del 73% rispetto a una media europea di 46% (Special Eurobarometer 406, 2013). Attualmente, il tasso di motorizzazione degli italiani rimane tra i più alti d'Europa, così come la propensione all'uso della moto, per la quale l'Italia è al secondo posto tra gli Stati membri dell'UE (ISFORT, 2021).

I rapporti statistici e gli studi sulle *greenways* contengono una pletora variegata di raccomandazioni politiche, urbanistiche, sociali, sanitarie e culturali. Tuttavia, è importante sottolineare che, se le raccomandazioni sono importanti in fase di progettazione, affinché il cicloturismo non rimanga un fenomeno di nicchia, è essenziale attivare una "cultura del ciclismo", mediante la partecipazione multiscalare della comunità e la consapevolezza dei benefici a diversi livelli, dall'economia locale alla sostenibilità ambientale. Ciò, affinché la pista venga usata da ogni tipologia di ciclista, dal residente dei comuni attraversati al turista internazionale.

A questo proposito, manca in Italia un ente omologo alle *cycling embassy*, presenti in Danimarca e in Olanda. Le ambasciate ciclistiche sono reti ibride pubbliche e private per la mobilità sostenibile e inclusiva, che combinano le competenze offerte da aziende, ONG, istituti di ricerca, governi nazionali e locali. In relazione al cicloturismo, contribuirebbero ad accrescere una cultura favorevole tra comunità ospitanti, tour operator, incubatori per un'offerta di strutture *bike friendly*, integrate con i territori e le loro identità, permettendo un più ampio coinvolgimento di attori territoriali.

9. [www.unioneingegneri.com/ristrutturazione-edificio-ex-arte-meccanica-case-study](http://www.unioneingegneri.com/ristrutturazione-edificio-ex-arte-meccanica-case-study) (consultato il 26/04/2022).



Nel caso della Ciclovía del Sole emiliana, non mancano i primi segnali di iniziative pubbliche. Sono stati organizzati interventi informativi presso fiere di settore (Italian Bike Festival, 2021; Salon Destination Nature, Parigi, 2021; Liberamente, Bologna, 2021), workshop formativi destinati agli operatori, l'evento aggregatore "Ciclofesta del Sole" e infine una Carta dei servizi per venire incontro all'esigenze dei cicloturisti<sup>10</sup>.

## 5. Conclusioni

In base alla letteratura esaminata, alle fonti statistiche e a un sopralluogo effettuato nell'aprile del 2022, è stato possibile individuare alcuni aspetti da considerare per un'adeguata connessione fra infrastruttura e territorio. In primo luogo, l'importanza della cooperazione tra pubblico e privato, del coinvolgimento delle comunità sulle diverse scale (locale, regionale e nazionale) per una sensibilizzazione all'uso della bici. Il cicloturismo non deve essere necessariamente vincolato dalla stagionalità o ridursi a pratica di una minoranza di turisti, piuttosto può essere praticato da una molteplicità di soggetti con interessi, provenienza e destinazioni diverse. La diffusione di una cultura cicloturistica, possibilmente rafforzata dal ruolo di enti preposti, è fondamentale per riuscire nello sfruttamento di nuove infrastrutture e contribuire efficacemente alla rigenerazione locale.

La Ciclovía del Sole può fungere da volano per un *milieu innovateur*, ridefinendo i legami tra i luoghi attraversati dal percorso, coadiuvando azioni progettuali condivise. Secondo un approccio *place-based*, la pista ciclabile non è infatti solo un intervento urbanistico di viabilità o di collegamento in sicurezza tra località, ma restituisce un significato ad un paesaggio le cui relazioni possono essere plasmate dalla mobilità lenta. Le ricadute possono essere importanti, se il territorio si attiva in qualità di sistema, ovvero se si dimostra in grado di elaborare una comunicazione integrata, formare adeguatamente gli operatori e coinvolgere tutti i soggetti interessati alla valorizzazione delle risorse locali.

## Riferimenti bibliografici

- Behrendt F. (2016), "Why cycling matters for Smart Cities. Internet of Bicycles for Intelligent Transport", *Journal of Transport Geography*, 56: 157-164.
- Bijker W.E. (1997), *Of Bicycles, Bakelite and Bulbs. Toward a Theory of Sociotechnical Change*, The MIT Press, Cambridge.

10. [www.comune.crevalcore.bo.it](http://www.comune.crevalcore.bo.it) (consultato il 26/04/2022).

- Cabral Dias G.J., Gomes Ribeiro P.J. (2021), “Cycle Highways: a new concept of infrastructure”, *European Planning Studies*, 2, 6: 1003-1020.
- Cresswell T. (2021), “Valuing mobility in a post Covid-19 world”, *Mobilities*, 16, 1: 51-65.
- Dickinson J., Lumsdon L. (2010), *Slow Travel and Tourism*, Earthscan, London.
- Di Marcello R. (2015), “Mobilità dolce e turismo sostenibile. Il ruolo della bicicletta nelle aree protette”, *Geotema*, 49: 95-99.
- Di Ruocco G., Palmero Iglesias L., Blandon B., Melella R. (2020), “Low-Carbon Tourism – Technical, Economic and Management Project of a Greenway, for Enhancing Inner Areas of the Cilento National Park, Italy”, *Sustainability*, 12, 23, DOI: 10.3390/su122310012.
- Duran E. (2018), “Cycle Tourism”, *Journal of Awareness*, 3, 4: 25-34.
- EPICAH Interreg Europe (2019), *For a new EU integrated tourism policy*, testo disponibile al sito [www.interregeurope.eu/fileadmin/user\\_upload/tx\\_tevprojects/library/file\\_1556119954.pdf](http://www.interregeurope.eu/fileadmin/user_upload/tx_tevprojects/library/file_1556119954.pdf).
- Gazzola P., Pavione E., Grechi D., Ossola P. (2018), “Cycle Tourism as a Driver for the Sustainable Development of Little-Known or Remote Territories: The Experience of the Apennine Regions of Northern Italy”, *Sustainability*, 10, 6.
- ISFORT (2021), *18° Rapporto sulla mobilità degli italiani. Governare le transizioni per una ripresa sostenibile*, testo disponibile al sito [www.isfort.it/wp-content/uploads/2020/12/RapportoMobilita2020.pdf](http://www.isfort.it/wp-content/uploads/2020/12/RapportoMobilita2020.pdf).
- ISNART - Legambiente (2019), *Cicloturismo e cicloturisti in Italia*, testo disponibile al sito [www.legambiente.it/wp-content/uploads/dossier\\_cicloturismo-e-cicloturisti\\_2019.pdf](http://www.legambiente.it/wp-content/uploads/dossier_cicloturismo-e-cicloturisti_2019.pdf).
- IULM, Re-Power (2022), *Italia in bici: scenari, protagonisti e indotto*, testo disponibile al sito [www.repower.com/it/italiainbici](http://www.repower.com/it/italiainbici).
- Lamont M. (2007), “Bicycle tourists in Australia: infrastructure, information and support service requirements”, *Proceedings of Tourism - past achievements, future challenges: 17<sup>th</sup> Annual Council for Australian University Tourism and Hospitality Education (CAUTHE) Conference*, University of Technology Sydney, Sydney, pp. 428-431.
- Lantham A., Wood P.R.H. (2015), “Inhabiting infrastructure: exploring the interactional spaces of urban cycling”, *Environment and Planning A*, 47, 2: 300-319.
- MIBACT (2017), *Piano Strategico di Sviluppo del Turismo 2017-2022*, testo disponibile al sito [www.beniculturali.it/mibac/multimedia/MiBAC/documents/1481892223634\\_PST\\_2017\\_IT.pdf](http://www.beniculturali.it/mibac/multimedia/MiBAC/documents/1481892223634_PST_2017_IT.pdf).
- Papotti D. (2021), “Esiste un ‘paesaggio ciclistico’? Riflessioni sulla percezione del paesaggio attraverso alcuni resoconti narrativi di viaggi in bicicletta”, in Castiglioni B., Puttilli M., Tanca M., a cura di, *Oltre la Convenzione. Pensare, studiare, costruire il paesaggio vent’anni dopo*, Società di Studi Geografici, Firenze, pp. 231-239.
- Pileri P. (2019), “Rigenerare il grande fiume Po con il cicloturismo di VENTO”, *Semestrale di Studi e Ricerche di Geografia*, 31, 1: 75-90.
- Privitera D.I. (2011), “I parchi e il cicloturismo: integrazione strategica per lo sviluppo locale”, *Agribus. Paesaggio Ambiente*, 14: 184-190.

- Regione Emilia-Romagna (2022), *Rapporto-annuale-turismo-Emilia-Romagna-2020*, 27 aprile, testo disponibile al sito <https://statistica.regione.emilia-romagna.it>.
- Rotilio M., Taballione A., De Berardinis P. (2016), “La Ciclovía dell’alta valle dell’Aterno: tra eco turismo e mobilità sostenibile”, *Techne*, 11: 188-193.
- Salvatore R., Chiodo E. (2016), “Aree interne e tourism transition: nuove pratiche turistiche e riorganizzazione dell’offerta in funzione della rivitalizzazione”, *Agriregionieuropa*, 12, 45: 69-73.
- Special Eurobarometer 406 (2013), *Attitudes of Europeans towards urban mobility*, testo disponibile al sito [https://data.europa.eu/data/datasets/s1110\\_79\\_4\\_406?locale=en](https://data.europa.eu/data/datasets/s1110_79_4_406?locale=en).