

GRANDI CICLOVIE TRA TURISMO E MOBILITÀ SOSTENIBILE

SE È PALESE IL RUOLO DELLA BICICLETTA IN TERMINI DI BENEFICI AMBIENTALI, NEGLI ULTIMI ANNI SI SONO MOLTIPLICATI GLI STUDI CHE DANNO RISALTO ANCHE ALLA VALENZA ECONOMICA. GREENWAY È UNA CICLOVIA DI 115 KM PREVISTA COME OPERA DI COMPENSAZIONE DELL'AUTOSTRADA PEDEMONTANA LOMBARDA, ASPETTANDO EXPO 2015.

La necessità di orientare la mobilità verso modalità di spostamento che consentano di ridurre gli impatti ambientali, sociali ed economici generati dall'utilizzo dei veicoli privati, trova nella mobilità ciclistica uno dei suoi punti di forza. Se infatti è palese il ruolo della bicicletta in termini di riduzione dell'inquinamento atmosferico, acustico e della congestione stradale, negli ultimi anni si sono moltiplicati gli studi che hanno associato alla mobilità ciclistica anche una valenza economica.

Ad esempio uno studio danese del 2010 ha evidenziato che ogni chilometro percorso in bici porta un guadagno sociale di 42 centesimi, mentre se si percorre in auto lo stesso km il risultato è una perdita di 3 centesimi per tutta la comunità.

Questi risultati applicati a Copenhagen (1 milione e mezzo di abitanti di cui l'80% usa la bicicletta) si sono tradotti in termini economici in una cifra prossima ai 200 milioni di euro di risparmio¹.

Come nel caso di Copenhagen, le implicazioni in termini di mobilità sostenibile legate all'utilizzo della bicicletta sono valutate, generalmente,

in relazione agli spostamenti urbani (es. casa-lavoro), tralasciando la dinamica più strettamente cicloturistica, nonostante i notevoli impatti economici legati, ad esempio, allo sviluppo di reti di collegamento ciclabile transeuropee (l'associazione europea Eurovelo² stima circa 2,3 miliardi di viaggi cicloturistici in Europa all'anno sui suoi network per un impatto economico totale stimato in 44 miliardi all'anno). Questo aspetto tuttavia risulta particolarmente interessante da sviluppare per tutte quelle situazioni in cui la peculiarità del contesto territoriale in cui si colloca la ciclovia, oltre che la sua estensione, consentono di sviluppare itinerari di interesse turistico oltre che promuovere una preferenza verso la bicicletta per quel che riguarda la mobilità quotidiana.

Greenway, il progetto di autostrada ciclabile

Si chiama *Greenway* ed è una delle opere di compensazione ambientale previste in relazione alla realizzazione dell'autostrada pedemontana lombarda. Si tratta di un

progetto di pista ciclabile che si estenderà per circa 110 km dalla provincia di Varese a quella di Bergamo, sfruttando alcune tratte ciclabili preesistenti (ad esempio la tratta del parco delle Groane) e attraversando sia territori densamente urbanizzati sia aree di interesse naturalistico (medio Olona, parco del Lura, valle del Lambro, parco dell'Adda nord), seguendo il tracciato della nuova autostrada.

La complessità territoriale in cui ricade *Greenway* e l'ingente investimento associato costituiscono un approccio avanzato sul fronte delle compensazioni ambientali, soprattutto in relazione alla centralità del tema della mobilità per entrambe le opere; l'intervento di compensazione non è dunque più solo circoscritto ai singoli ambiti comunali, ma piuttosto diviene un progetto unitario che, come il progetto autostradale, si snoda in territori di province diverse richiedendo quindi la definizione di logiche più ampie in termini di gestione dell'opera, oltre che in termini di valutazione delle ricadute sul territorio.

Secondo i risultati di uno studio³ effettuato per calcolare l'impatto



FOTO: ALTOADIGE_SUEDTIROL_SOUTHTIROL - FLECKR - CC

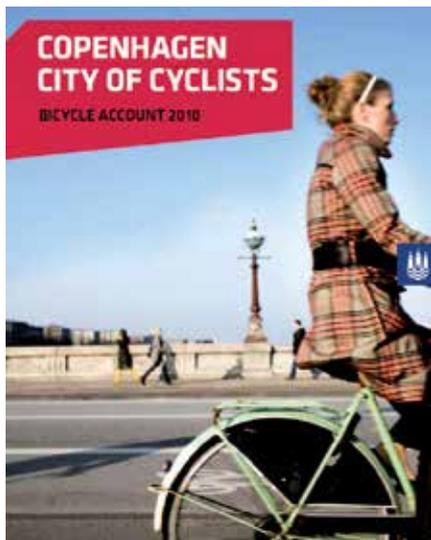
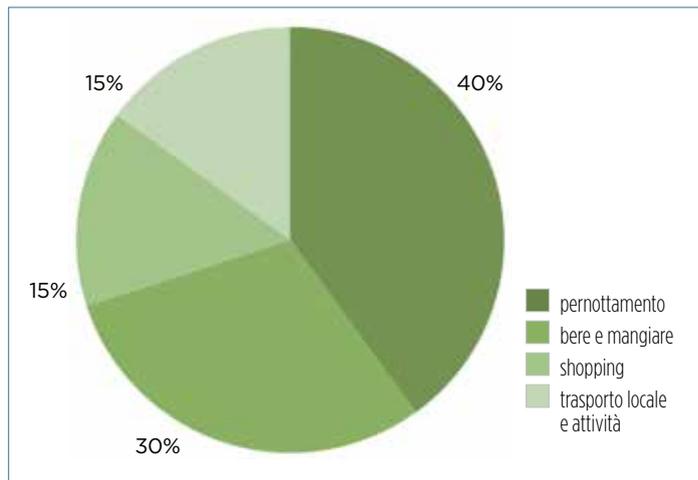


FIG. 1
CICLOTURISMO

Ripartizione spese cicloturista

Fonte: Eurovelo 2012.



di Greenway in termini di ritorno economico per il territorio, si stima che l'indotto economico della ciclovìa, intesa come opera in grado di inserirsi nei più ampi *network* ciclabili europei, potrebbe essere compreso tra i 6 e i 22 milioni di euro/anno.

Si tratta sicuramente di una forbice molto ampia, ma in ogni caso significativa: la tipologia di utente che Greenway e il territorio circostante (inteso come mix di attrazioni e servizi) saranno in grado di attrarre risulta la variabile più importante per determinare il successo di una ciclovìa anche da un punto di vista economico. Si pensi ad esempio al differente indotto di un cicloturista che pernotta lungo il percorso (che sempre secondo i dati Eurovelo spende in media 57,08 euro al giorno incluso il pernottamento) rispetto a un cicloturista in giornata (15,39 euro al giorno, di cui il 60-75% per bere e mangiare).

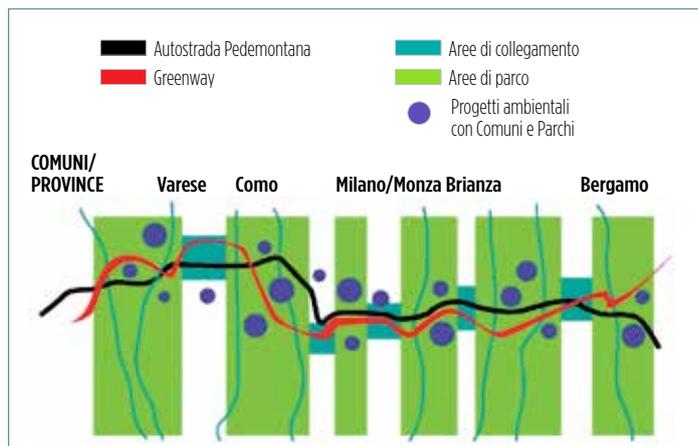
La tipologia di utente di una ciclovìa è strettamente correlata all'offerta del territorio, che nel caso specifico dell'area pedemontana, si presenta estremamente variegato, caratterizzato da relativamente pochi punti di grande richiamo turistico, ma con un forte substrato diffuso di piccoli eventi, sagre, eventi sportivi. Greenway rappresenterebbe dunque in questo senso il "cappello unico" sotto il quale raccogliere tutte le esperienze, con conseguenze interessanti, oltre che da un punto di vista sociale, anche da un punto di vista economico: è stato calcolato che in media ogni giorno di evento nel territorio di pedemontana implica un indotto compreso tra i 18.675 e i 50.425 euro, spesa che può essere intercettata da Greenway attraverso strategie di gestione ad hoc.

In questo senso lo sviluppo di percorsi tematici (ad esempio a partire dal tema della cultura industriale), l'integrazione

FIG. 2
CICLOTURISMO

Il tracciato di Greenway.

Fonte: Autostrada Pedemontana Lombarda 2013.



nei sistemi della mobilità comunale (per favorire la mobilità ciclistica quotidiana) e lo sviluppo di partnership con le imprese del territorio rappresentano alcune delle principali possibilità di caratterizzazione della ciclovìa.

Dalle reti transeuropee alla mobilità quotidiana

Si evidenziano così due livelli interpretativi del potenziale ruolo di Greenway, che da un lato si inserisce nel contesto internazionale delle grandi reti ciclabili europee e la pone come collegamento tra ambiti di interesse turistico quale i sistemi dei laghi di Garda e Maggiore, con le ricadute economiche legate al cicloturismo di lunga distanza, mentre dall'altro permette di sviluppare uno scenario (più immediato e interessante, viste le modalità di realizzazione della ciclovìa, che seguirà le tratte di realizzazione di pedemontana), che qualifica Greenway come strumento di promozione locale, di integrazione del territorio e di sviluppo della mobilità ciclistica quotidiana. In ultimo è opportuno ricordare che il nuovo progetto di ciclovìa si inserisce

in un territorio che si accinge a ospitare Expo2015, con circa 20 milioni di visitatori attesi da tutto il mondo. Realizzare un'infrastruttura di questo tipo in concomitanza con l'avvio di una manifestazione come Expo, incentrata sui temi dell'ambiente e dell'alimentazione, significa accrescere l'attrattività del territorio e valorizzarne le eccellenze. L'avvento di Expo rappresenta dunque un'occasione fondamentale per mettere in rete le realtà territoriali esistenti e per la definizione dei punti di forza che caratterizzano l'area pedemontana, oltre che per la promozione stessa di Greenway da un punto di vista turistico.

Ilaria Bergamaschini

Sda Bocconi, Milano

NOTE

¹ Il testo dello studio è reperibile sul sito <http://www.cycling-embassy.dk/wp-content/uploads/2011/05/Bicycle-account-2010-Copenhagen.pdf> (<http://bit.ly/1on9oHc>)

² [http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/etudes/join/2012/474569/IPOL-TRAN_ET\(2012\)474569_EN.pdf](http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/etudes/join/2012/474569/IPOL-TRAN_ET(2012)474569_EN.pdf) (<http://bit.ly/1i9TIId6>)

³ SDA Bocconi 2013