



ISNART



UNIONCAMERE



LEGAMBIENTE

Viaggiare con la bici

La via italiana al cicloturismo **2026**

6° RAPPORTO SUL CICLOTURISMO

ISNART – LEGAMBIENTE

in collaborazione con



BIKENOMIST



La riproduzione e/o diffusione parziale o totale di informazioni e dati contenuti nel presente Rapporto è consentita esclusivamente citando la seguente fonte:
Viaggiare con la bici 2026: 6° Rapporto sul cicloturismo, a cura di ISNART – Legambiente.



ISNART

ISNART – Istituto Nazionale Ricerche Turistiche e Culturali

Via Lucullo, 8 - 00187 Roma

06 2039891 - info@isnart.it - isnart@legalmail.it

www.isnart.it



LEGAMBIENTE

Legambiente Nazionale APS - RETE ASSOCIATIVA - ETS

Via Salaria, 403 - 00199 Roma

06 862681 - legambiente@legambiente.it - legambiente@pec.legambiente.it

www.legambiente.it



*“È andando in bicicletta
che impari i contorni di un paese.”*

Ernest Hemingway

Il presente Rapporto è stato redatto dal gruppo di lavoro dell'Area per la ricerca economica e sociale sui fenomeni turistici e culturali dell'Istituto Nazionale Ricerche Turistiche e Culturali (ISNART).

- Responsabile della ricerca: **Paolo Bulleri**, dirigente d'area
- Coordinamento del lavoro di ricerca e dell'impostazione editoriale: **Adriana Mari**
- Gruppo di lavoro composto dai ricercatori: **Francesca Buttu, Leda Di Nuzzo, Fabio Di Sebastiano, Antonella Fiorelli, Daniela Liguori, Anna Marchi, Adriana Mari**

Si ringraziano inoltre:

- la **Camera di commercio Chieti Pescara**, la **Camera di commercio dell'Umbria**, l'**Unioncamere Campania** e l'**Unioncamere Veneto** per il sostegno all'attività, in particolare rivolta ad impostare e realizzare una prima analisi di impatto delle ciclovie selezionate, anche attraverso l'organizzazione di focus group dedicati all'approfondimento qualitativo.
- **Sebastiano Venneri**, Responsabile Territorio e Innovazione di Legambiente, per il supporto nella lettura esperta del fenomeno cicloturistico e per la redazione della sezione dedicata alle buone pratiche di noleggio bici.
- **Paolo e Pinar Pinzuti** di Bikenomist per la rinnovata opportunità di visibilità in occasione della Fiera del Cicloturismo di Padova e per la redazione della sezione di commento della survey alla domanda cicloturistica abituale (valorizzando il database iscritti alla testata giornalistica online Bikeltalia.it).

Breve introduzione e guida interattiva dei contenuti

“Viaggiare con la bici 2026 – 6° Rapporto sul Cicloturismo”, frutto del partenariato tra Isnart e Legambiente, con la collaborazione di Bikenomist, ha come finalità l’approfondimento e la valorizzazione del fenomeno cicloturistico, analizzandone dati e nuovi trend, oltre al suo riconoscibile valore sociale, culturale e di riscoperta e potenziamento delle economie locali.

Il Rapporto, in continuità con le precedenti edizioni, pone particolare attenzione ai cicloturisti italiani e stranieri che hanno viaggiato in Italia nel corso dell’anno. Questo focus costituisce la sezione [«Il cicloturismo in Italia: dati e trend 2025»](#), dedicata all’analisi delle principali caratteristiche della domanda e dei comportamenti di viaggio.

L’approfondimento è accompagnato da un’ulteriore analisi dedicata all’utenza cicloturistica “esperta”, basata sui risultati di una survey rivolta alla community specializzata di Bikenomist. I risultati di questa indagine sono presentati nel capitolo [«La domanda cicloturistica esperta della community Bikenomist»](#), curato dalla testata Bikeltalia.

Successivamente, il Rapporto presenta 4 casi studio territoriali relativi ad altrettante ciclovie, selezionate in raccordo con le Camere di commercio e le Unioni regionali di riferimento. La sezione [«Un’analisi d’impatto delle ciclovie: report & insight»](#) approfondisce, attraverso analisi quantitative e qualitative, la filiera del cicloturismo e l’impatto delle infrastrutture ciclabili sui territori interessati. Le ciclovie analizzate sono:

- [Ciclovie Costa dei Trabocchi](#)
- [Ciclovie del Volturno](#)
- [Ciclovie Assisi–Spoleto–Norcia](#)
- [Ciclovie Treviso–Ostiglia](#)

A seguire, una sezione del Rapporto è dedicata alle imprese di noleggio biciclette attive in Italia, con l’obiettivo di analizzarne la distribuzione sul territorio nazionale, evidenziando eventuali fenomeni di concentrazione territoriale, nuove aperture e dinamiche di sviluppo del settore, indicatori di una crescente fruizione del cicloturismo in una logica esperienziale. In questo contesto, oltre ai dati di analisi elaborati da Isnart, Legambiente nella sezione [«Noleggio bici in Italia: numeri e casi di successo»](#) presenta alcune buone pratiche di servizi di noleggio presenti in Italia.

Infine, il Rapporto amplia lo sguardo al contesto internazionale, offrendo un confronto con quanto avviene in Europa, attraverso l’analisi di 2 casi studio particolarmente significativi, utili a evidenziare modelli e strategie di sviluppo replicabili in [«Good Practice estere per un cicloturismo “migliore”»](#).

Metodologia della ricerca

La prima parte del Rapporto è stata redatta sulla base dei risultati delle indagini campionarie realizzate nell'ambito dell'**Osservatorio sull'Economia del Turismo delle Camere di commercio**, che monitora la domanda turistica sia a livello nazionale che regionale, attraverso sovra-campionamenti dedicati.

Nel corso del 2025, sono state realizzate **oltre 30 mila interviste a turisti italiani e stranieri** - soggiornanti per almeno due notti presso strutture alberghiere, extra-alberghiere e abitazioni private italiane - in tre periodi dell'anno (primavera, estate, vacanze natalizie).

L'indagine mira a conoscere le **motivazioni** alla base della scelta della destinazione, le **attività** svolte durante il soggiorno, i dati relativi al **consumo** e la **valutazione dell'esperienza** di vacanza in Italia.

Per l'analisi del cicloturismo sono stati selezionati i turisti che, come "principale motivazione del soggiorno" o "principale attività praticata", hanno risposto "**andare in bicicletta**". Si tratta complessivamente di oltre 2mila casi.



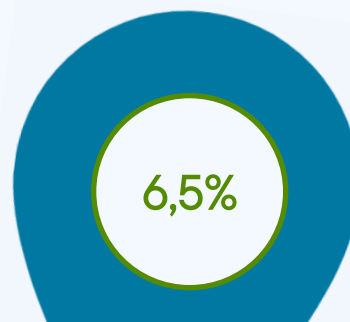


Il trend delle presenze e dei consumi a destinazione

I numeri tratti dall'Osservatorio sull'Economia del Turismo delle Camere di commercio restituiscono una fotografia della domanda cicloturistica che oramai si può considerare **stabilizzata nel tempo**, considerando il periodo di osservazione 2019-2025.

In questi anni, la quota percentuale di cicloturisti ha ruotato attorno a una media del **6,5% sul totale dei turisti**, delineando una nicchia di domanda dall'interesse costante; ed anche i dati rilevati nel corso del 2025 si collocano all'interno di questa traiettoria di consolidamento.

Si registrano quasi **49 milioni di presenze**, in linea con il dato che aveva caratterizzato il periodo pre-pandemico.



Incidenza media cicloturismo
2019-2025

Un livello di domanda cicloturistica che si conferma rispetto ai valori di trend di lungo periodo, ma che genera un **valore di impatto economico superiore**: gli oltre 6 miliardi di euro registrati equivalgono infatti a un **+37% sugli oltre 4,6 del 2019**, quota in proporzione superiore anche alla media Italia (+29%). Anche rispetto ad annualità più recenti, il 2025 registra consumi più alti: nel 2023 si attestavano sui 5,5 miliardi di euro; nel 2021 erano poco più di 3,9 miliardi.

Guardando al confronto 2025-2019, appare come il fenomeno vada maturando e stabilizzandosi in termini di domanda e quindi di presenze; tuttavia, il valore del cicloturistico aumenta, se non in termini di "peso" crescente delle presenze, certamente per **impatto economico complessivo**, **qualità delle esperienze** e di maggior relazione che si crea con i territori e le destinazioni.

I numeri del cicloturismo nel 2025:

5,5%

incidenza su totale turisti

49
mln

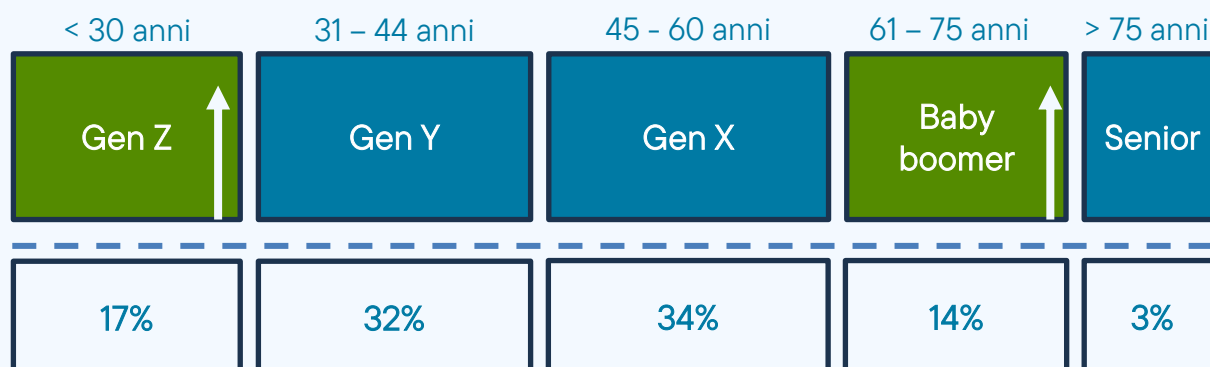
presenze cicloturistiche

oltre 6
mld €

impatto economico

Ricostruendo il profilo dei cicloturisti

Il target cicloturistico della domanda, nel 2025 in Italia, è sempre “**adult-driven**” – 34% Gen X e 32% Millennial (Gen Y) – sebbene risulti evidente come la bicicletta stia coinvolgendo sempre più Gen Z (17%; 9% nel 2024) e baby boomer (14%; 8% nel 2024).



Particolarmente rilevante appare altresì la **crescita dell'utenza femminile**, in aumento di ben 17 p.p. (47%; 30% nel 2024).

Il cicloturismo sta con tutta evidenza diventando **più trasversale**, tanto per sesso quanto per età, ampliando la base di mercato e incentivando la segmentazione dell'offerta di servizi ed esperienze, con un occhio di riguardo alla componente femminile della domanda.

La quota di **laureati** si attesta al 42%, quella degli **occupati** è pari al 75% e la **situazione economica** dichiarata è **media** (44%) o **medio-alta** (32%).

Il cicloturista viaggia sempre più **in compagnia**: partner, famiglia (36% cad.) o amici (17%). La bicicletta si conferma non tanto o non solo un mezzo di spostamento, quanto piuttosto uno strumento per condividere emozioni, lungo percorsi suggestivi, insieme alle persone care. La dimensione relazionale diventa centrale e ridefinisce il senso dell'esperienza di viaggio.



Principali motivazioni di viaggio

La bici permette allo sportivo di scegliere dove andare e cosa fare in autonomia, passando facilmente “da un turismo all’altro” in termini esperienziali ed emozionali: cresce nettamente **l’interesse per il turismo naturalistico** in generale (33%; 19% nel 2024) e si consolida quello **per il patrimonio culturale** nazionale (48%, rispetto al 45% nel 2024).



48% cicloturisti con interesse per il patrimonio culturale



33% cicloturisti con interesse per turismo naturalistico

La natura viene vissuta attraverso **gite al mare e al lago** (38%), in **borghi nel verde** (27%) e in **aree naturalistiche** (19%), confermando la centralità dell’ambiente nel vissuto cicloturistico. La bicicletta è oramai una leva consolidata di valorizzazione territoriale, soprattutto quando l’offerta riesce a connettere prodotti e servizi turistici diversi in **un’unica proposta integrata**.

Tra le esperienze da fare sulle due ruote, appare “esplodere” l’interesse per **l’enogastronomia** (23%; 7% nel 2024), con un accento particolare verso la **ristorazione d’eccellenza** (25%; 8% nel 2024).



La bicicletta, più di altri mezzi, permette di realizzare un turismo “a tappe”: il cicloturista costruisce l’esperienza lungo il percorso, alternando paesaggio, borghi, siti culturali, evidentemente attribuendo particolare valore ai momenti di sosta (pranzo, degustazioni, acquisti di prodotti tipici). In questo contesto, l’enogastronomia appare una componente naturale del viaggio, rappresentando un **traguardo esperienziale**, dove il cibo di qualità è abbinato alla scoperta ed all’immersione nelle tipicità del territorio.

Questi interessi trovano un riscontro pratico a destinazione: aumentano i cicloturisti che visitano **centri storici** (45%; 29% nel 2024) e che degustano **prodotti tipici locali** (34%; 10% nel 2024).

Aumenta la fidelizzazione e migliora la qualità percepita

Internet si conferma il principale canale che accompagna e influenza la scelta del soggiorno, delle esperienze e dei percorsi (per il 62% dei cicloturisti), seguito dal **passaparola tradizionale** (28%).

Molto interessante appare anche il dato della **quota di repeater**, in netta crescita (33%; 23% nel 2024) che pare evidenziare un buon livello di soddisfazione e la capacità dell'offerta cicloturistica complessiva dei territori e nelle destinazioni di generare e accrescere il legame con una domanda sempre più attenta.



Tale soddisfazione trova riflesso nel giudizio medio sull'offerta turistica: voto 8.5/10, superiore all'8 registrato nel 2024, evidenziando come l'esperienza cicloturistica sia percepita **sempre più completa e di qualità**. Cortesia e ospitalità della gente (8.7; 8 nel 2024) e qualità del mangiare e bere (8.5; 8 nel 2024) si confermano gli elementi più apprezzati. Si osserva inoltre una soddisfazione in crescita anche per gli altri aspetti valutati, che nella maggior parte dei casi superano la soglia dell'8:



8.5 / 10
8 nel 2024

- qualità delle strutture di alloggio da 7.8 a **8.4**
- informazioni turistiche da 7.9 a **8.2**
- offerta culturale da 7.6 a **8.2**
- organizzazione del territorio da 7.6 a **8.1**
- offerta di intrattenimento da 7.5 a **8.2**
- Anche l'efficienza dei trasporti locali migliora sensibilmente da 7 a **7.9**

Recensioni online: largo ai social

In senso più generale, pare che tali valutazioni riflettano, lato domanda, un **miglioramento complessivo nella qualità percepita** dei servizi di supporto e, lato offerta, la crescita della capacità di offrire servizi di qualità ed in grado di incrociare le crescenti esigenze della domanda, facilitando l'esperienza del cicloturista.

I cicloturisti lasciano **recensioni** (45%), però cambia la modalità di espressione: nel 2025, la condivisione si sposta dai siti di ricerca ai social.

Facebook e **Instagram** sono utilizzati ciascuno dal 40% di cicloturisti, in forte crescita rispetto al 12% e 26% del 2024. In forte crescita risulta anche l'uso di **TikTok** (19%; 5% nel 2024), segnalando una preferenza per contenuti brevi, immersivi e visivamente coinvolgenti che riflette l'ampliamento della platea di utenza più giovane.



In questo senso, il modo in cui il cicloturista racconta la propria esperienza diventa sempre più emozionale, coerente con un target che viaggia in compagnia e **ricerca esperienze condivise**: non più “questa struttura è buona” ma “guarda cosa ho vissuto con le persone che amo”.



La spesa dei cicloturisti in Italia

L'impatto economico complessivo della spesa cicloturistica, in Italia nel 2025, **supera i 6 miliardi di euro**, con una forte polarizzazione verso la componente straniera (oltre 4 miliardi).

Alloggio e **ristorazione** rappresentano il principale ambito di ricaduta economica (oltre 3 miliardi di euro, 49% del totale). Un risultato che conferma la centralità dell'ospitalità e rafforza l'importanza della dimensione enogastronomica. Accanto a questo macro ambito, l'agroalimentare che intercetta 677 milioni di euro (11%).

La forte incidenza della domanda internazionale (quasi 437 mln di spesa; 240 mln quelli degli italiani) conferma il particolare *appeal* del nostro patrimonio enogastronomico nei confronti dei mercati internazionali.



69 €

spesa media pro
capite per alloggio
che sale a 74 €
per gli stranieri



91 €

spesa media pro
capite a destinazione
che sale a 93 €
per gli stranieri

Durante il soggiorno, il cicloturista spende in media 69 euro al giorno per persona per l'alloggio; e 91 al giorno per l'acquisto di beni e servizi, con un **deciso incremento della spesa media** rispetto ai 70 euro del 2024.

Scendendo nel dettaglio, è interessante evidenziare il dato della spesa legata al benessere in generale:

- Il 36% spende 18 euro in **servizi wellness**;
- Il 33% ne spende 17 per **servizi di cure termali**.

Tale comportamento suggerisce un'evoluzione del cicloturismo verso un'esperienza sempre più rigenerativa, in cui la bicicletta non è soltanto pratica sportiva ma anche strumento di benessere a "360 gradi", esperienza attiva e consapevole rivolta a corpo e mente.

Terme e servizi *wellness* si propongono per diventare progressivamente momenti integranti della vacanza in bicicletta: un'occasione in cui l'esperienza attiva viene coniugata con "una coccola" volta al recupero fisico che completa l'esperienza di esplorazione.

Approccio metodologico e breve introduzione



Questa sezione del rapporto è dedicata all'utenza cicloturistica "esperta" e si basa sui risultati di una *survey* rivolta alla **community specializzata di Bikenomist**, realtà di riferimento nel panorama della mobilità sostenibile e dell'economia della bicicletta, che racconta, analizza e sviluppa progetti legati al mondo bici, non solo come attività sportiva o ricreativa, ma anche come leva economica, culturale e territoriale.

Partendo da una base di domande di contesto e inquadramento del campione, con il supporto metodologico di Isnart è stato definito un set di domande specifiche relative ai temi della 6ª edizione del presente rapporto. Il campione di rispondenti al sondaggio è composto da cicloturisti abituali, professionisti del settore, appassionati di ciclismo e operatori legati alla *bike economy*.

... per un totale di **oltre 1.685 rispondenti**



L'analisi dei dati raccolti ha evidenziato un settore maturo, composto da utenti esperti e altospendenti, ma che si scontra ancora con importanti carenze infrastrutturali.

Le seguenti linee guida si basano sui macrotrend emersi e puntano a colmare il divario tra la domanda dei cicloturisti e l'offerta dei territori.

Conosciamo la community Bikenomist

1. Chi è e come viaggia un cicloturista esperto

L'analisi socio-demografica e comportamentale restituisce l'identikit di un turista maturo, fidelizzato e consapevole.



Un target maturo e benestante

Oltre due terzi del campione (67,6%) hanno più di 55 anni (il 38,6% nella fascia 55-64 e il 29% over 65). Si tratta di turisti caratterizzati da una buona capacità di spesa, molto tempo libero (forte presenza di pensionati) e una propensione per i ritmi lenti. La maggioranza assoluta dei praticanti (78,7%) è attualmente di sesso maschile.



Geografia della domanda

La maggior parte dell'utenza risiede nelle regioni del Nord (Lombardia 23,7%, Emilia-Romagna 20,1%, Veneto 15,9%), bacini da cui storicamente parte la maggioranza dei flussi cicloturistici nazionali verso il resto d'Italia.



Esperienza e fidelizzazione

Non si tratta di turisti improvvisati: il 64,5% pratica cicloturismo da più di 5 anni. Viaggiano frequentemente (il 47,4% compie 2-3 viaggi all'anno) preferendo "short break" (il 40,9% viaggia per 3-5 giorni, il 29,7% per 1-2 giorni).



Approccio "Slow" e "Itinerante"

Le principali forme praticate di cicloturismo sono lo *slow* e contemplativo, e l'itinerante, incluso il bikepacking. Il cicloturista viaggia prevalentemente in modo autonomo alla ricerca di bellezze paesaggistiche, allontanandosi dal concetto di turismo di massa.

La domanda esperta Bikenomist

2. Un turista ad alto valore aggiunto

Il cicloturismo si conferma un generatore di ricchezza fondamentale per le economie locali, specialmente nelle aree interne e periferiche.

Spesa sul territorio: il budget giornaliero sul territorio (escluso il viaggio per arrivarci) è rilevante. Oltre il 60% spende tra i 25€ e gli 80€ quotidiani, con una cospicua fetta (23,9%) che arriva fino a 120€ al giorno, cifre destinate primariamente a ricettività, ristorazione e acquisti locali.

Investimento nel mezzo: i cicloturisti utilizzano attrezzature di alto livello. Il 67,4% ha investito tra i 1.000€ e i 4.000€ per l'acquisto della bicicletta con cui viaggia. Ciò dimostra quanto questo target valuti il proprio veicolo e, di riflesso, giustifica la loro assoluta priorità per i servizi di sicurezza (es. furti).

3. Esigenze e gap dell'offerta: cosa manca alle destinazioni

Dal confronto tra ciò che i cicloturisti considerano indispensabile e ciò che effettivamente riscontrano sul territorio emergono i principali nodi su cui si dovrebbe intervenire.

Infrastrutture e Sicurezza: il fattore discriminante per scegliere una destinazione è la "bellezza paesaggistica", ma i percorsi sicuri e ben segnalati, uniti a un basso traffico veicolare, sono ritenuti i requisiti fondamentali di qualità. Tuttavia, i percorsi protetti e la sicurezza stradale rappresentano il primo servizio considerato carente o assente (segnalato dal 18%).

Il problema dei furti e del ricovero notturno: un turista che viaggia con un mezzo da costoso ha il terrore del furto. Il "deposito sicuro per la bici" risulta essenziale per la scelta della meta, ma è al secondo posto tra le carenze più croniche riscontrate sul territorio italiano.

Intermodalità (bici + mezzi pubblici): Lo spostamento per raggiungere i punti di partenza o tornare a casa è un elemento di fortissima frizione. L'integrazione del trasporto bici su treni e autobus locali è uno dei fattori più richiesti ma meno garantiti in Italia.

Infrastruttura digitale: Il cicloturista viaggia connesso. Esige, come servizio di base, l'accesso a "Tracce GPX affidabili, ufficiali e aggiornate", per evitare di ritrovarsi in percorsi inagibili, pericolosi o privati.

Cicloturiste e cicloturisti in viaggio

I dati mettono in luce alcune differenze rilevanti per quanto riguarda le abitudini di spesa, le modalità di viaggio, l'approccio al cicloturismo e i servizi ricercati.

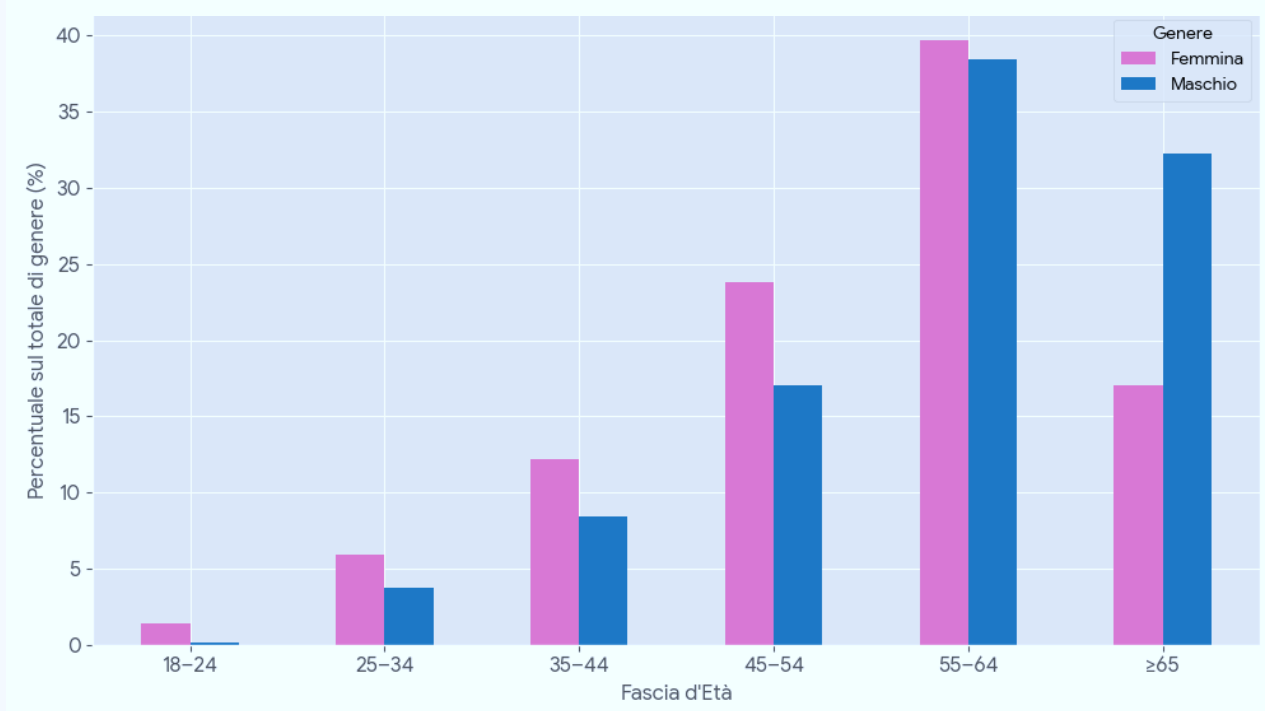
1. Profilo demografico e approccio al cicloturismo

Età: la popolazione cicloturistica maschile tende a essere più anziana. Gli uomini over 65 rappresentano il 32,2% del campione maschile, mentre tra le donne questa fascia si ferma al 17%. Le donne, al contrario, sono maggiormente rappresentate nella fascia d'età 45-54 anni (23,8% contro il 17,1% degli uomini).

Stile di cicloturismo: gli uomini hanno una spiccata propensione verso il cicloturismo sportivo (allenamento, prestazione, dislivelli), che incide per l'8,3% contro solo l'1,7% delle donne.

Le donne si identificano maggiormente nella figura del cicloturista *slow*/contemplativo, orientato al paesaggio e alla cultura (21,5% contro il 16,9% degli uomini), spesso mixato con l'approccio itinerante/bikepacking (11,6% donne contro 7,7% uomini).

Distribuzione per fascia d'età rispondenti Bikenomist:
cicloturiste vs cicloturisti



La domanda esperta Bikenomist

2. Abitudini di Viaggio: Durata e Frequenza

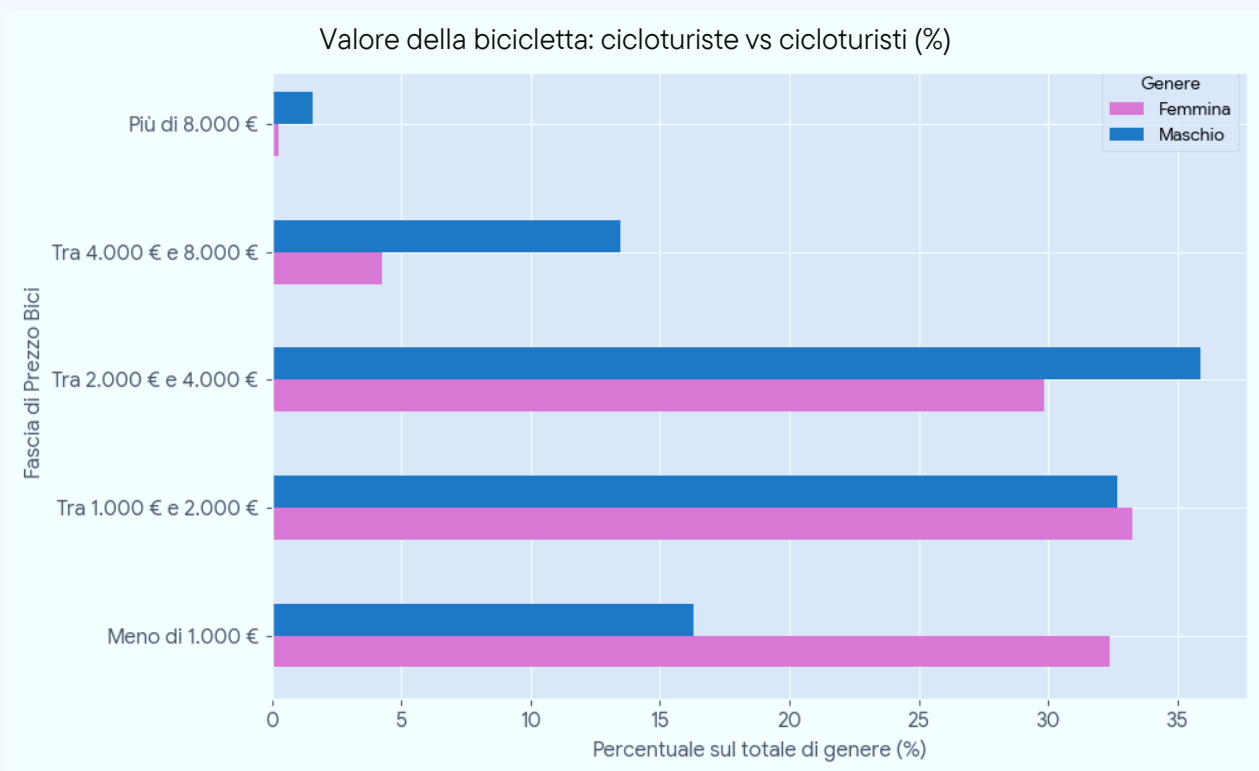
Frequenza: le donne tendono a fare meno viaggi all'anno. Il 37,1% delle donne fa un solo viaggio cicloturistico l'anno (contro il 31,9% degli uomini). Gli uomini, invece, viaggiano più spesso (il 9% fa più di 5 viaggi all'anno, contro il 5,7% delle donne).

Durata: se da un lato le donne viaggiano con meno frequenza, dall'altro preferiscono viaggi nettamente più lunghi. Il 26,1% delle donne opta per viaggi di 6-10 giorni (contro solo il 17,1% degli uomini) e il 12,7% supera i 10 giorni. Gli uomini, invece, prediligono il format del fine settimana o dello *short break*: il 31,2% degli uomini viaggia per 1-2 giorni (contro il 24,4% delle donne).

3. Spesa Economica: La Bici e il Viaggio

Il budget giornaliero speso in viaggio (alloggio, cibo, extra) è sostanzialmente paritetico, con variazioni minime. La vera e macroscopica differenza si trova nella propensione all'investimento sul mezzo meccanico.

Costo della bicicletta: il divario di spesa sull'attrezzatura è altissimo. Il 32,4% delle donne viaggia con una bici pagata meno di 1.000 € (contro solo il 16,3% degli uomini). Di contro, l'acquisto di bici di fascia alta (tra i 4.000 € e gli 8.000 €) è una prerogativa fortemente maschile: 13,5% per gli uomini contro un modesto 4,3% per le donne.



La domanda esperta Bikenomist

4. Servizi: bisogni e carenze (fattori di scelta della destinazione)

Dal confronto emergono diverse sensibilità rispetto ai servizi sul territorio:

Intermodalità (treno/bus + bici): Le donne ritengono molto più indispensabile l'integrazione con i trasporti pubblici (11% contro 8,8%) e la segnalano molto più frequentemente degli uomini come il servizio di cui sentono maggiormente la mancanza (13,5% donne contro 10,6% uomini).

Ricettività (alloggi e ristorazione): gli uomini sono più focalizzati sulla disponibilità di alloggi "*bike-friendly*" sia tra i servizi considerati indispensabili (11,2% vs 9,2%) sia tra quelli percepiti come carenti (12% vs 9,5%).

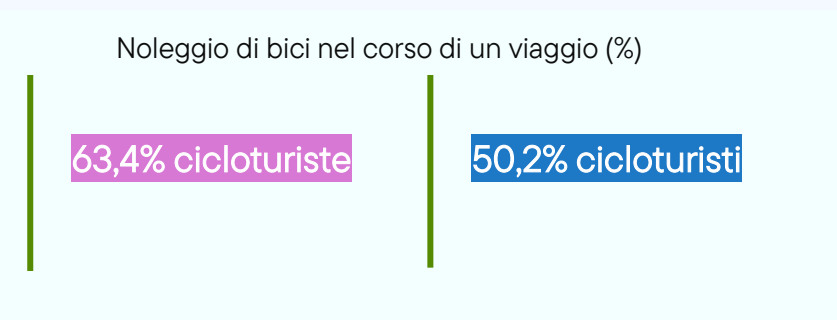
Logistica in viaggio: le donne avvertono maggiormente la necessità di punti acqua e punti ristoro regolari lungo il percorso e di officine e punti assistenza. Gli uomini, al contrario, sono leggermente più interessati ai servizi accessori come le stazioni di lavaggio bici.

5. Acquisto, noleggio e mezzo di proprietà

C'è una differenza significativa nell'approccio alla reperibilità e all'aggiornamento del mezzo:

L'acquisto della bicicletta: gli uomini cambiano e acquistano biciclette con una frequenza nettamente superiore. Il 34,2% degli uomini ha acquistato almeno una bicicletta negli ultimi 12 mesi, contro il 23,2% delle donne.

Esperienza con il noleggio: pur preferendo quasi tutti viaggiare con la propria bicicletta (oltre il 92% del campione totale viaggia con bici di proprietà), le donne si dimostrano molto più avvezze e propense ai servizi di noleggio. Ben il 63,4% delle donne ha già noleggiato una bicicletta in passato, contro il 50,2% degli uomini. Questo suggerisce che le donne sono un target potenziale molto più ricettivo per il noleggio "in loco" (es. noleggio *e-bike* per escursioni locali arrivando in treno), se il servizio è percepito come affidabile.



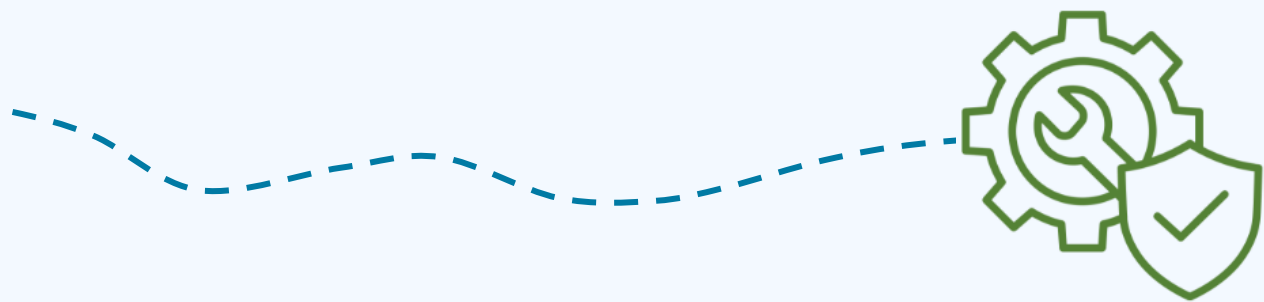
La domanda esperta Bikenomist

6. Manutenzione e spesa per l'attrezzatura

La propensione alla spesa per l'aggiornamento e la manutenzione annuale (abbigliamento, componentistica, officina) conferma che l'uomo vive il cicloturismo in maniera più "tecnica" ed equipaggiata.

Spesa "Basic": il 36,8% delle donne spende meno di 100 € all'anno in attrezzatura e manutenzione, contro solo il 20,5% degli uomini.

Spesa "Premium": l'investimento continuo di medio/alto livello (superiore ai 500 € annui) è una forte prerogativa maschile. Circa il 18% degli uomini spende tra i 500 € e oltre 2.000 € ogni anno per la sola manutenzione e l'attrezzatura, mentre questa fetta di mercato tra le donne si ferma a un marginale 4,5%.



7. In cosa si spende?

Analizzando il modo in cui cicloturisti e cicloturiste distribuiscono idealmente il loro budget per una vacanza tipo, si notano sfumature interessanti (pur con budget giornalieri simili).

Alloggio vs vitto: storicamente, il cicloturista uomo dedica una quota proporzionalmente maggiore del budget all'alimentazione (visto l'alto dispendio calorico dei cicloturisti sportivi) e in servizi diretti per la bicicletta (meccanica, ricambi d'emergenza in viaggio). Le donne, viaggiando più a lungo e con tempi più dilatati, tendono a preferire un'allocatione del budget che garantisca maggiore comfort nel pernottamento (alloggi più sicuri e accoglienti).

Servizi sul territorio e trasporti: coerentemente con quanto emerso sui "servizi carenti", le donne si dimostrano più propense a destinare una quota del loro budget per risolvere i problemi di mobilità (pagare per il trasporto bagagli, navette e trasporti locali per coprire tappe intermedie), mentre l'uomo è più disposto a pagare un "sovrapprezzo" per avere la bici in camera o in una *bike room* di altissimo livello.

La domanda esperta Bikenomist

8. Per cosa si è disposti a pagare un "extra"

Sebbene entrambi i generi siano altospendenti, le priorità su cui investire un budget extra sul territorio divergono sottilmente:

L'85,6% delle donne pagherebbe un extra per avere la garanzia di **percorsi sicuri e protetti dal traffico**.

Il 69,5% degli uomini (rispetto al 62% delle donne) è disposto a pagare un sovrapprezzo alle strutture ricettive purché offrano **standard "bike-friendly"** elevati (depositi videosorvegliati, colazioni per sportivi, piccole officine in hotel).

9. Sintesi delle differenze

Il cicloturista uomo è mediamente più anziano, viaggia più spesso ma per periodi più brevi (1-5 giorni). È dispostissimo a investire grandi capitali sulla propria bicicletta (spesso con velleità più sportive) e cerca soprattutto destinazioni con strutture ricettive specificamente tarate sui ciclisti.

La cicloturista donna è mediamente più giovane, viaggia meno frequentemente ma organizza viaggi molto più lunghi (6+ giorni) con un approccio lento e contemplativo. Spende molto meno per l'acquisto della bicicletta e ha un disperato bisogno di intermodalità (treni/bus) e di supporto infrastrutturale lungo la via (fontanelle, officine di base).

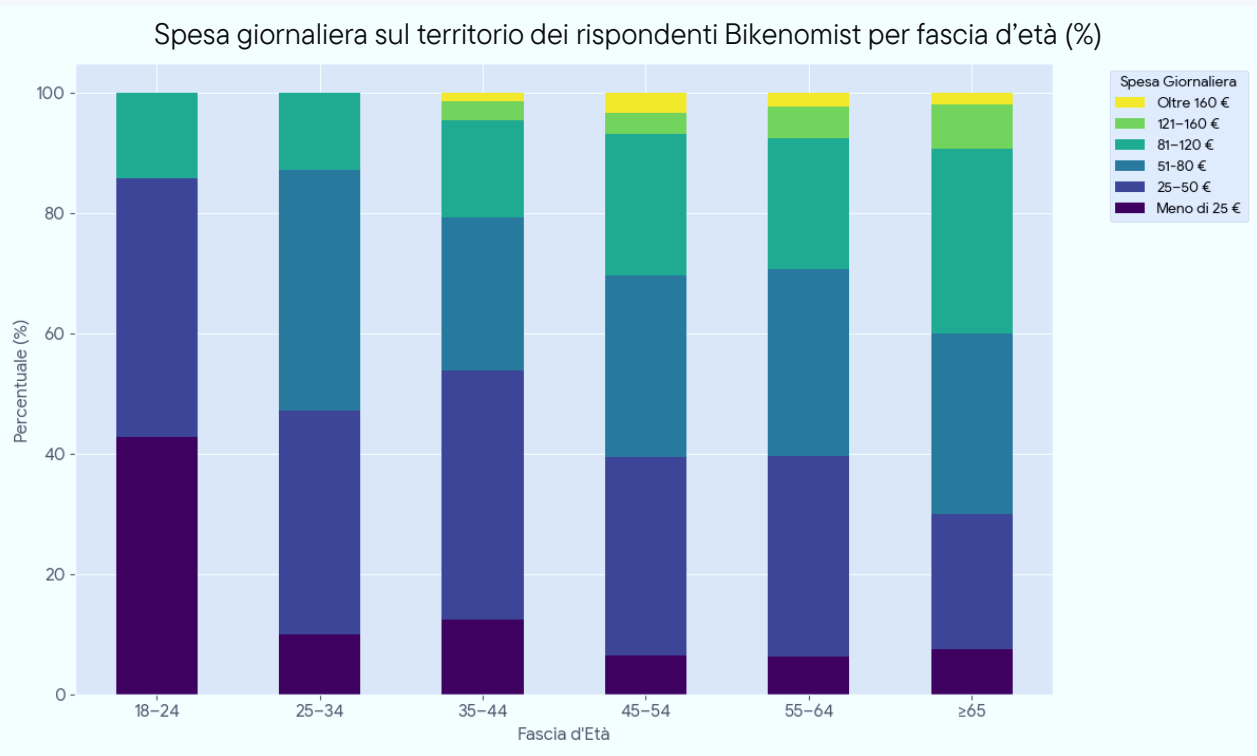
10. Implicazioni strategiche di questo approfondimento

Per i noleggiatori (rent-a-bike): il marketing del noleggio biciclette di alta gamma (in particolare *e-bike*) andrebbe indirizzato in modo specifico al pubblico femminile, che è più disposto a noleggiare in loco piuttosto che affrontare lo stress del trasporto e l'onere dell'acquisto di un mezzo costoso.

Per i negozianti e le officine: le donne rappresentano un mercato "inesplorato" per l'attrezzatura tecnica. Spesso la spesa femminile in questo settore è bassa perché mancano linee di abbigliamento e soluzioni logistiche (borse, selle) studiate adeguatamente per la conformazione e le esigenze femminili.

Per gli operatori turistici locali: per attrarre cicloturiste è vitale strutturare pacchetti che includano "soluzioni salva-fatica" (come transfer bagagli, navette di recupero, noleggio in loco), poiché sono disposte a pagare per questi servizi logistici, consentendo loro di godersi la natura e la cultura del luogo senza l'ansia della prestazione atletica.

Generazioni a confronto



Fascia 18-34 anni

Rappresentano una minoranza del campione Bikenomist (circa il 4,6% totale), ma tracciano i trend futuri.

Approccio: sono l'unico gruppo in cui l'approccio predominante è l'itinerante/bikepacking (oltre il 42% per i giovanissimi, quasi il 20% tra i 25-34enni). Hanno un approccio al viaggio molto più avventuroso e *wild* rispetto alle fasce più anziane.

Abitudini di viaggio: fanno viaggi relativamente brevi (prevalentemente 3-5 giorni), spesso vincolati dalle limitazioni di ferie o budget, e per lo più effettuano 1 solo viaggio l'anno (oltre il 50%).

Capacità di spesa: la spesa è contenuta. Viaggiano con biciclette "entry level" (sotto i 1.000 € o tra 1.000 € e 2.000 €). Il loro budget giornaliero si attesta maggiormente nella fascia bassa (25-50 €).

Servizi chiave: cercano punti acqua/ristoro e tracce GPX (sono molto digitalizzati), ma non avvertono la forte necessità di un "deposito sicuro", probabilmente perché viaggiano con bici di minor valore o fanno campeggio libero (bikepacking).

La domanda esperta Bikenomist

Fascia 35–44 anni

Rappresentano il 9,2% del campione. È una fascia di transizione.

Approccio: mantengono un'inclinazione per il viaggio itinerante/bikepacking, ma subentra con forza la componente "Gravel" e una nascente vocazione contemplativa. Sono per lo più ciclisti molto esperti (il 55,8% pratica da oltre 5 anni).

Abitudini di viaggio: fanno più fatica a ritagliarsi tempo: è la fascia d'età che registra il picco dei viaggi brevi di 1-2 giorni (36,4%). Questa limitazione di tempo è tipica di chi deve conciliare lavoro a tempo pieno e carichi familiari.

Capacità di spesa: aumenta il budget per la bicicletta. Quasi il 45% spende tra i 1.000 € e i 2.000 €, iniziando ad abbandonare l'entry level. La spesa quotidiana si mantiene comunque in un range oculato (25-50 € / 51-80 €).

Servizi chiave: oltre ai percorsi sicuri, inizia a farsi strada prepotentemente il bisogno di un "Deposito sicuro per la bici" presso le strutture.

Fascia 45–54 anni

Il 18,5% del campione. Una fascia consolidata ed economicamente più forte.

Approccio: è l'età in cui avviene lo "switch". Il cicloturista Itinerante lascia il primo posto al Cicloturista Slow / Contemplativo (20,7%). Compare anche una quota significativa di Cicloturisti sportivi (10,7%), che cercano la prestazione e il dislivello.

Abitudini di viaggio: tornano ad allungarsi i tempi di viaggio (il format 3-5 giorni stacca nettamente il weekend breve) e aumentano i viaggi annuali (il 45,6% ne fa 2 o 3 l'anno).

Capacità di spesa: avviene un forte salto di qualità nell'attrezzatura. La spesa per la bici si sposta stabilmente nel range medio-alto: quasi il 30% spende tra i 2.000 € e i 4.000 €.

Servizi chiave: "percorsi sicuri", "Deposito sicuro" e "Tracce GPX" diventano il trionfo inscindibile della loro domanda turistica.

La domanda esperta Bikenomist

Fascia 55–64 anni

È il nucleo centrale del cicloturismo italiano: rappresentano la fetta più grande, il 38,6%.

Approccio: viaggiatori espertissimi (il 65% viaggia da oltre 5 anni) con vocazione prettamente slow / contemplativa, aperti alla scoperta enogastronomica e territoriale.

Abitudini di viaggio: hanno molto tempo libero. Oltre alle consuete scampagnate di 3-5 giorni, presentano picchi di altissima frequenza: quasi il 10% di loro fa più di 5 viaggi l'anno.

Capacità di spesa: budget solidissimo. Quasi il 40% viaggia con una bici pagata tra 2.000 € e 4.000 €, a cui si aggiunge un budget giornaliero di spesa sul territorio che sfiora o supera tranquillamente gli 80 €.

Fascia ≥65 anni

Rappresentano ben il 29% del campione e sono i veri "Big Spender" del settore.

Approccio: assoluto predominio dell'approccio Slow. L'elemento distintivo peculiare di questa fascia è l'esplosione del "Cicloturista E-Bike" (12,4%), la pedalata assistita che permette di mantenere, e persino ampliare, l'autonomia di viaggio anche in età avanzata.

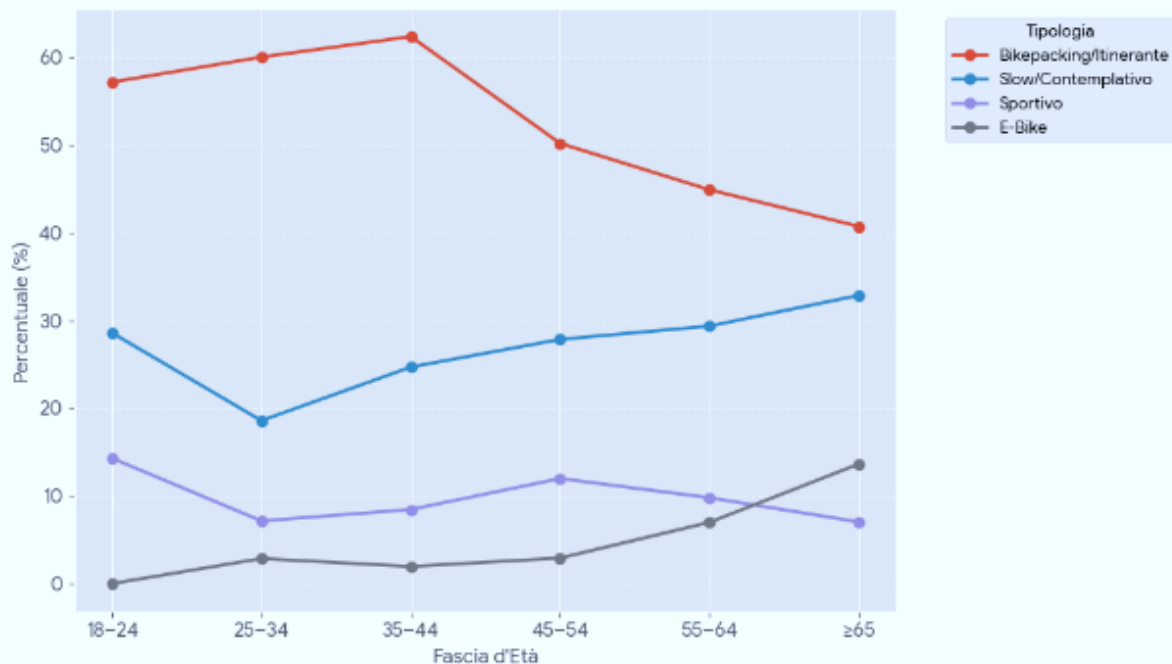
Abitudini di viaggio: fortissima frequenza (il 15,7% compie 4-5 viaggi all'anno). La durata dei viaggi si dilata ulteriormente: i viaggi lunghi (6-10 giorni o oltre) superano ampiamente il format del weekend.

Capacità di spesa: sono i turisti più ricchi. La spesa giornaliera non guarda più al risparmio: la maggioranza relativa (30,8%) spende tra gli 81 e i 120 € al giorno. Anche l'investimento sul mezzo tocca il picco assoluto: un clamoroso 19,2% viaggia con biciclette che costano tra i 4.000 € e gli 8.000 € (prevalentemente e-bike o top di gamma strada/gravel).

Servizi chiave: a causa dell'elevatissimo valore della bicicletta (e al peso dell'e-bike), la presenza di un deposito chiuso, sicuro e possibilmente attrezzato con prese di ricarica diventa un fattore di selezione spietato per la scelta della meta.

La domanda esperta Bikenomist

Approccio al viaggio in bicicletta per fascia d'età (%)



In sintesi - trend evolutivo

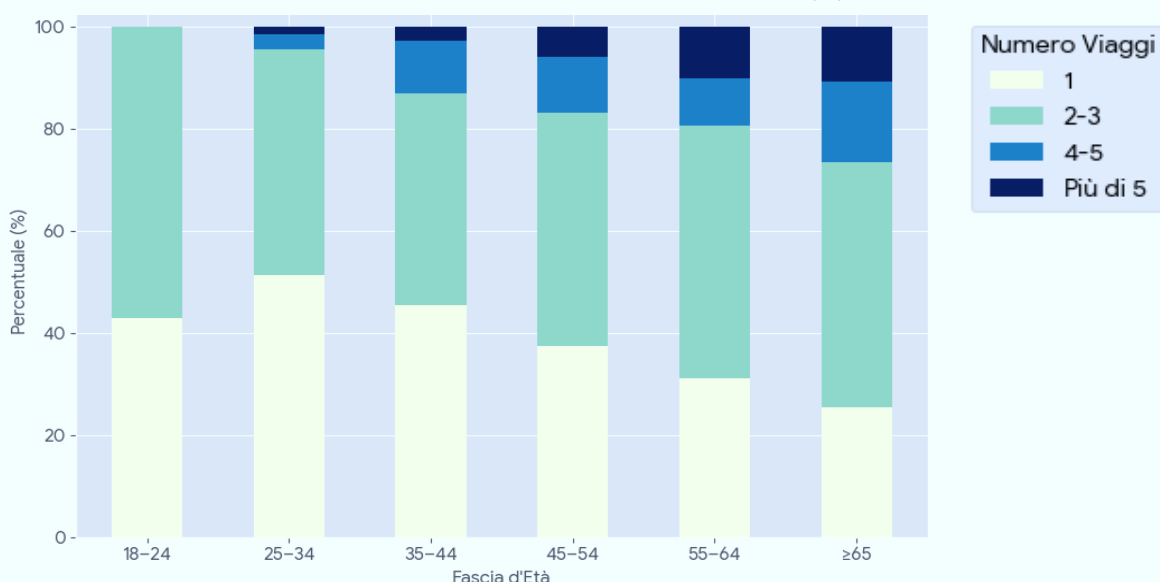
Man mano che l'età del cicloturista avanza, si osserva una chiara transizione:

Dall'avventura al comfort: dal "bikepacking" giovanile, focalizzato sulla natura, all'approccio "slow" over 50, focalizzato sull'enogastronomia e sull'ospitalità ricettiva.

Dall'economico al premium: la capacità di spesa sia per l'attrezzatura che per l'indotto giornaliero cresce in modo lineare con l'età, raggiungendo il picco negli over 65 (i veri portatori di ricchezza sui territori).

Dall'analogico all'assistito: l'avanzare dell'età (e della disponibilità economica) spalanca le porte al mercato delle *e-bike*, una rivoluzione che impone alle destinazioni l'obbligo di fornire colonnine, prese e depositi sicuri a piano terra per biciclette sempre più pesanti e costose.

Frequenza dei viaggi per fascia d'età (%)



Perché viaggiare in bicicletta

Cosa convincerebbe più persone a scegliere una vacanza in bicicletta?

Andando oltre le differenze anagrafiche o di genere, analizzando il quadro generale delle risposte aperte alla domanda "Secondo te, cosa convincerebbe più persone a scegliere una vacanza in bicicletta?" (a cui ha risposto spontaneamente l'81% dell'intero campione Bikenomist), emergono delle priorità collettive inequivocabili.

Sono state raggruppate semanticamente le parole chiave e i concetti espressi dai cicloturisti per capire esattamente dove, secondo loro, si trovi oggi il "collo di bottiglia" che frena l'espansione di questo turismo.

Ecco la classifica dei temi più citati, espressi in percentuale sul totale di chi ha risposto:

1. Sicurezza e infrastruttura fisica (citata nel 57,6% delle risposte)

Oltre 1 cicloturista su 2 menziona questo aspetto come condizione preliminare assoluta. La parola "Sicurezza" (e le sue declinazioni come "percorsi sicuri", "strade sicure") domina letteralmente il dataset. Le persone sono spaventate dal traffico promiscuo. Per attrarre il grande pubblico, la risposta più diffusa in assoluto è la richiesta di piste ciclabili in sede propria o tracciati su strade secondarie dove l'incrocio con i mezzi a motore (auto e camion) sia limitato o assente.

2. Comunicazione, mappe e segnaletica (18,7%)

Al secondo posto troviamo una grossa carenza informativa. Circa 1 intervistato su 5 segnala che molte persone non viaggiano in bici semplicemente perché "non sanno dove andare". Si richiede a gran voce una migliore promozione degli itinerari e, soprattutto, una segnaletica uniforme e affidabile sul territorio, supportata da tracce digitali (app/GPS) ufficiali che tolgano la paura di "perdersi" in luoghi sconosciuti.

3. Servizi in Viaggio: Assistenza e Ristoro (15,3%)

Il terzo ostacolo è la paura dell'imprevisto e della fatica. Viene citata molto spesso la necessità di aumentare la densità di fontanelle d'acqua, punti di ristoro e piccole officine lungo le ciclovie principali. In particolare per chi non è un ciclista esperto, la mancanza di un supporto meccanico ravvicinato lungo l'itinerario è vista come un forte disincentivo.

La domanda esperta Bikenomist

4. Ricettività specifica (12,8%)

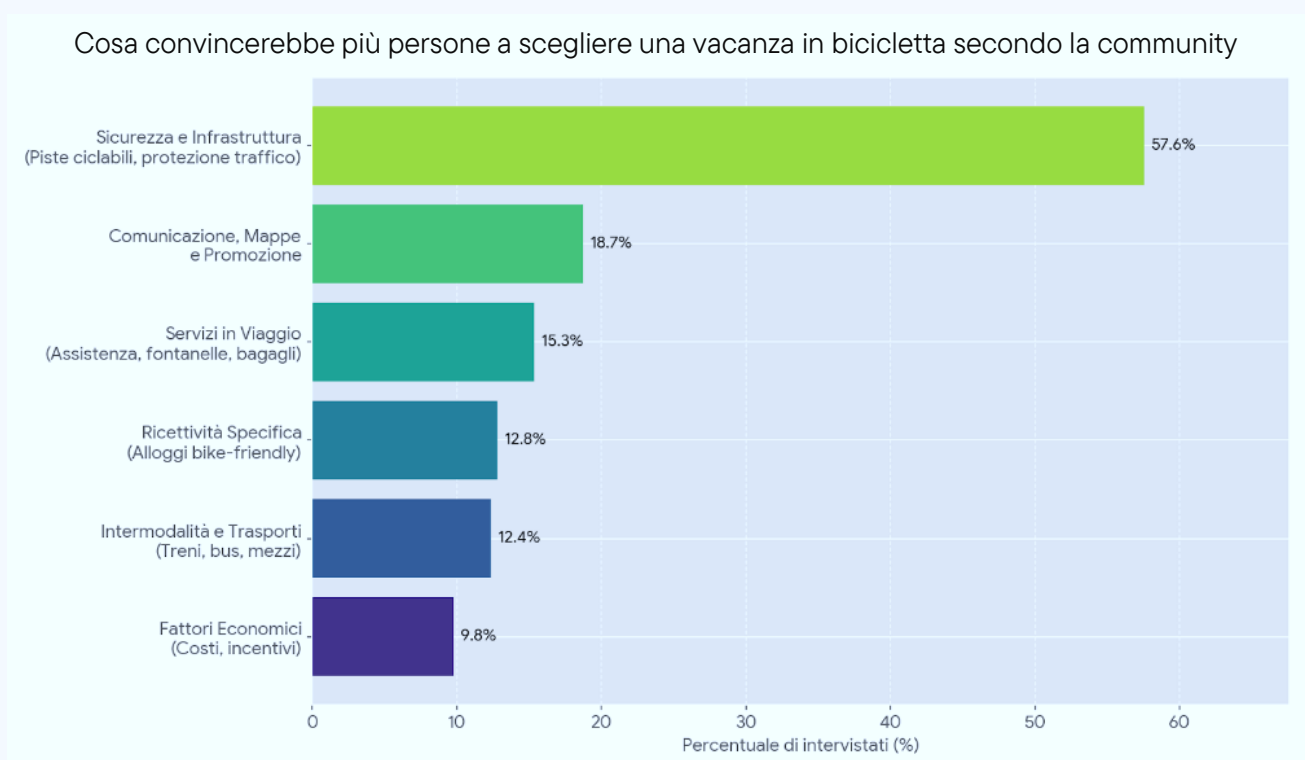
Anche se il turista è in vacanza, la bici rimane per lui un mezzo prezioso e ingombrante. Molti rispondono che le persone viaggerebbero di più se sapessero di poter trovare con facilità hotel, B&B o campeggi realmente "bike-friendly", che non facciano storie per ospitare la bici al sicuro per la notte o che offrano la possibilità di lavare indumenti e veicolo dopo la tappa.

5. Intermodalità e trasporti (12,4%)

Spesso citata in combinazione con "treni" e "autobus", l'intermodalità è il grande scoglio logistico dell'Italia. Quasi il 13% del campione (trainato molto dalla quota femminile, come abbiamo visto, ma avvertito da tutti) indica che poter caricare comodamente la bici sui mezzi pubblici e sui treni (con vagoni adeguati e senza barriere architettoniche in stazione) convincerebbe migliaia di persone a lasciare l'auto a casa per le proprie ferie.

6. Fattori economici e costi (9,8%)

In ultima istanza, circa 1 intervistato su 10 si sofferma sul portafoglio. Spesso il cicloturismo è percepito – o diventa di fatto – un'esperienza costosa, a causa dell'attrezzatura necessaria e dei rincari alberghieri. Alcuni intervistati suggeriscono che un abbassamento generale dei prezzi dei servizi dedicati o forme di incentivo (come sconti sui treni per chi viaggia con bici al seguito) darebbero una spinta decisiva ai nuovi praticanti.



Un'analisi di impatto delle ciclovie

L'approfondimento proposto presenta il primo tentativo di analisi di impatto delle ciclovie italiane sul territorio, con l'obiettivo di comprendere gli effetti concreti delle infrastrutture ciclabili sulle aree interessate. Lo studio si basa su un approccio *data-driven* supportato dalle elaborazioni Isnart su dati [Istat](#), [Airdna](#), dati di [Location Intelligence](#) e sul [Registro Imprese](#) di Unioncamere.

La ricerca include **4 casi studio territoriali**, selezionati in raccordo con le Camere di commercio e le Unioni regionali di riferimento, che hanno sostenuto l'attività e si sono attivate per l'organizzazione dei focus group dedicati a un approfondimento qualitativo. Le ciclovie di seguito analizzate sono: la Ciclovía dei Trabocchi in Abruzzo, la Ciclovía del Volturno in Campania, la Ciclovía Assisi-Spoleto-Norcia in Umbria e la Ciclovía Treviso-Ostiglia in Veneto. La sezione esamina, attraverso **analisi quantitative e qualitative**, la filiera del cicloturismo e l'impatto delle infrastrutture ciclabili sui territori interessati, evidenziandone opportunità di sviluppo locale e criticità.

- **ABRUZZO**
Ciclovía dei Trabocchi
- **CAMPANIA**
Ciclovía del Volturno
- **UMBRIA**
Ciclovía Assisi-Spoleto-Norcia
- **VENETO**
Ciclabile Treviso-Ostiglia



4 casi studio territoriali

In ciascun caso studio analizzato, dopo una prima parte relativa ai dati economico-turistici dei comuni attraversati dalla ciclovie e limitrofi come base informativa per comprendere l'evoluzione della domanda turistica e le dinamiche dell'offerta nei territori analizzati, è stato inserito l'approfondimento dei **risultati qualitativi** emersi a seguito della realizzazione di 4 focus group territoriali.

La selezione di questi casi ha consentito di indagare su contesti differenti dal punto di vista geografico, turistico ed economico, offrendo un **quadro articolato** delle dinamiche di sviluppo legate al cicloturismo.

L'attività ha arricchito il quadro metodologico dello studio, integrando l'analisi quantitativa con il **punto di vista degli attori locali** direttamente coinvolti. I focus group hanno permesso di approfondire gli effetti delle infrastrutture ciclabili sui sistemi locali, raccogliendo contributi qualitativi da amministratori pubblici, operatori turistici, associazioni di categoria, esperti del settore e rappresentanti del tessuto imprenditoriale, offrendo una lettura più completa dei processi economici, turistici e imprenditoriali attivati dalle ciclovie.

Inoltre, il confronto con gli stakeholder si è rivelato utile e strategico anche per **perimetrare correttamente le ciclovie**, entrando nelle dinamiche specifiche di ciascun territorio.



Obiettivi e slot di approfondimento

L'obiettivo è stato quello di monitorare l'impatto delle ciclovie attraverso il confronto con gli operatori territoriali, con particolare riferimento a dimensioni principali quali:

1. la capacità delle infrastrutture ciclabili di **attrarre domanda turistica**;
2. gli **effetti economici e occupazionali** generati sui territori;
3. il ruolo degli **investimenti** infrastrutturali e dei **modelli di governance**;
4. nonché le **prospettive di sviluppo** futuro e le **priorità strategiche** per la valorizzazione del cicloturismo.

Dal punto di vista metodologico, i focus group sono stati progettati come momenti di confronto strutturato, organizzati attorno a una traccia di discussione condivisa e articolata negli ambiti tematici sopraelencati. Questa impostazione ha garantito omogeneità nell'analisi tra i diversi territori, permettendo allo stesso tempo di far emergere le specificità dei singoli contesti.

Il **primo ambito** di confronto ha riguardato la domanda turistica intercettata dalle ciclovie e la loro capacità di attrarre visitatori. In questa fase, l'attenzione si è concentrata sul profilo dei cicloturisti presenti lungo i percorsi, sulle motivazioni di viaggio e sul ruolo della ciclovia nella scelta della destinazione. Il confronto ha inoltre permesso di approfondire se l'infrastruttura abbia contribuito a generare nuova domanda turistica o a rafforzare flussi già presenti sul territorio, nonché di analizzare eventuali cambiamenti nella permanenza media dei visitatori e nella stagionalità dei flussi.

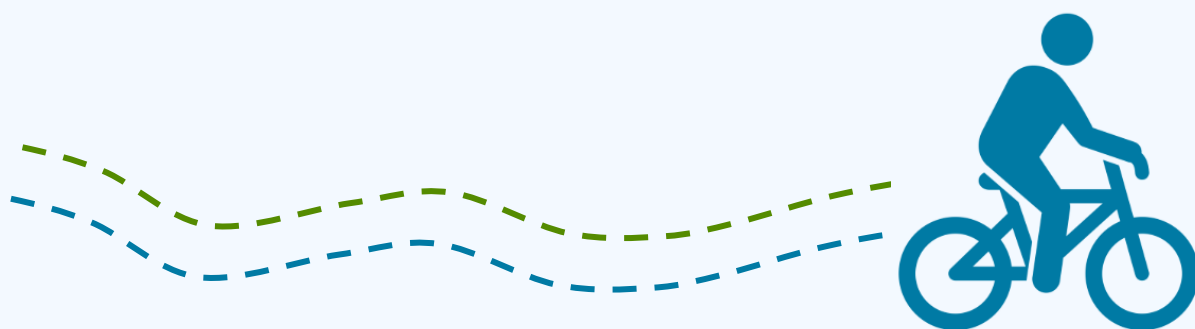
Il **secondo ambito** di approfondimento ha riguardato gli impatti economici e occupazionali generati dalle ciclovie. Il confronto con gli stakeholder territoriali ha consentito di analizzare gli effetti prodotti in termini di sviluppo imprenditoriale, ampliamento dell'offerta turistica e creazione di nuove opportunità economiche lungo i percorsi ciclabili. In particolare, ci si è concentrati sui settori maggiormente coinvolti dal cicloturismo, come la ricettività, la ristorazione, i servizi *bike-friendly*, il noleggio e la manutenzione delle biciclette, nonché sulle nuove forme di offerta esperienziale sviluppate lungo i tracciati.

Il **terzo ambito** ha riguardato il quadro degli investimenti e i modelli di governance che hanno sostenuto lo sviluppo delle ciclovie. L'analisi si è concentrata sull'evoluzione degli investimenti infrastrutturali e sui servizi attivati nel tempo a supporto dell'offerta cicloturistica, con particolare attenzione ai temi dell'accessibilità, dell'intermodalità e della presenza di servizi dedicati ai cicloturisti. Il confronto con gli stakeholder ha inoltre consentito di approfondire il funzionamento dei modelli di coordinamento istituzionale e la presenza di strumenti di pianificazione condivisi tra i diversi attori territoriali coinvolti nella gestione e nella valorizzazione delle ciclovie.

Casi studio territoriali

Il **quarto ambito** di discussione è stato dedicato alle prospettive di sviluppo e alle priorità strategiche per la valorizzazione futura delle ciclovie. In questa fase i partecipanti hanno individuato le principali opportunità ancora inesprese e gli interventi ritenuti prioritari per rafforzare il ruolo delle infrastrutture ciclabili come leve di sviluppo turistico ed economico. Il confronto ha permesso di far emergere sia le azioni che si sono dimostrate particolarmente efficaci nel rafforzare l'utilizzo delle ciclovie, sia le criticità che ancora limitano la piena valorizzazione del loro potenziale.

Nel loro complesso, i focus group hanno rappresentato uno strumento fondamentale di analisi qualitativa per interpretare i risultati emersi dall'elaborazione dei dati e per arricchire lo studio con una lettura territoriale delle dinamiche del cicloturismo. Le evidenze raccolte attraverso il confronto con gli stakeholder locali hanno contribuito a delineare un quadro più completo degli impatti generati dalle ciclovie, evidenziando al tempo stesso le condizioni necessarie affinché tali infrastrutture possano consolidarsi come elementi strategici per lo sviluppo turistico e socioeconomico dei territori.

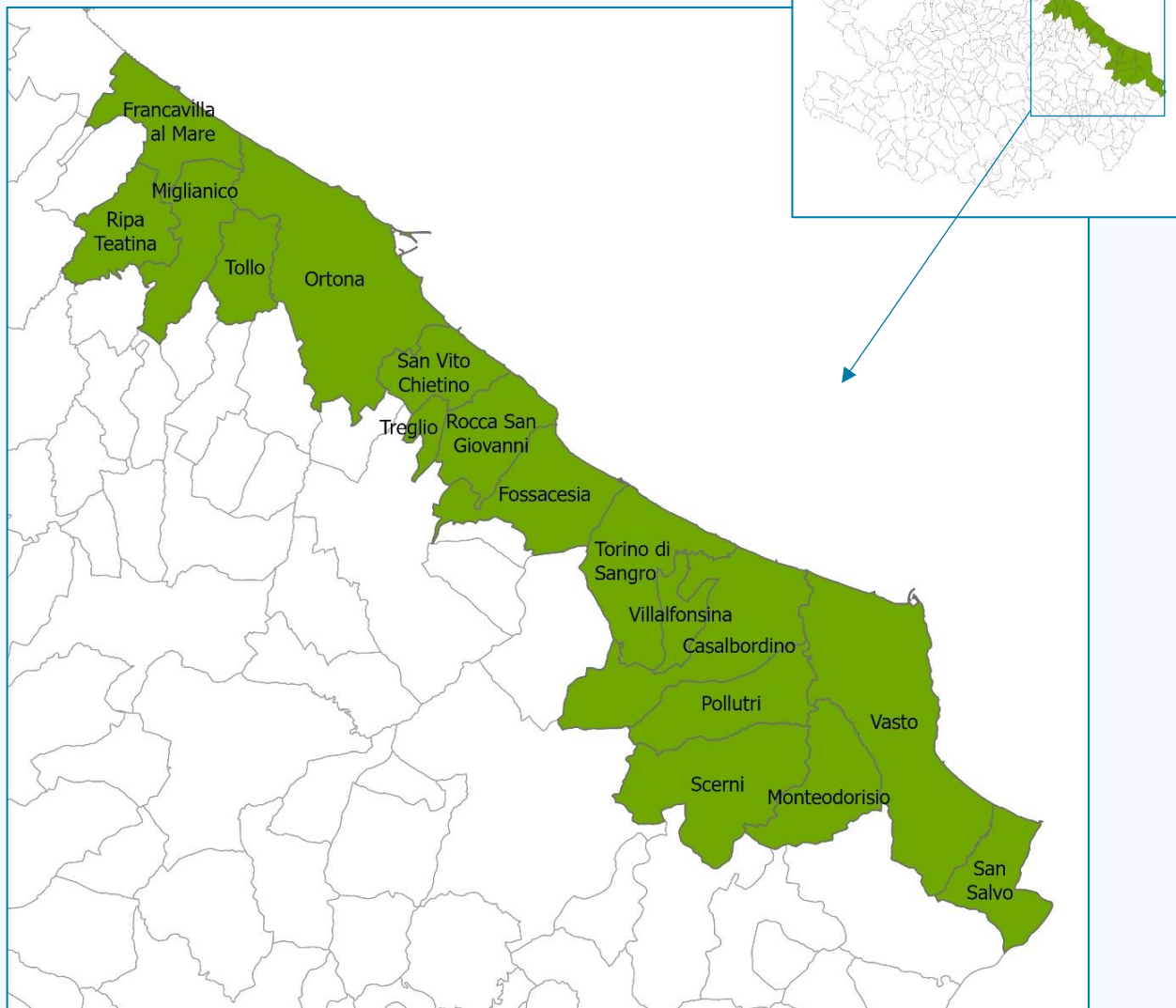


Nelle pagine successive viene presentato un **focus dedicato a ciascuna ciclovie**, in cui le principali evidenze quantitative derivanti dal dataset elaborato sono integrate dalle considerazioni qualitative emerse durante gli incontri descritti in precedenza.

Ciclovía dei Trabocchi



CAMERA DI COMMERCIO
INDUSTRIA ARTIGIANATO E AGRICOLTURA
CHIETI PESCARA



**Comuni oggetto
di studio**

L'area di studio, che include la rete consolidata di 17 comuni attraversati dalla ciclovía e i comuni limitrofi, è stata definita grazie ai contributi della Camera di commercio Chieti-Pescara e degli operatori locali esperti.

Perimetrazione comunale



CAMERA DI COMMERCIO
INDUSTRIA ARTIGIANATO E AGRICOLTURA
CHIETI PESCARA

1. Casalbordino
2. Fossacesia
3. Francavilla al Mare
4. Miglianico
5. Montedodorio
6. Ortona
7. Pollutri
8. Ripa Teatina
9. Rocca San Giovanni
10. San Salvo
11. San Vito Chietino
12. Scerni
13. Tollo
14. Torino di Sangro
15. Treglio
16. Vasto
17. Villalfonsina

Comuni oggetto
di studio



Per un totale di
17 comuni

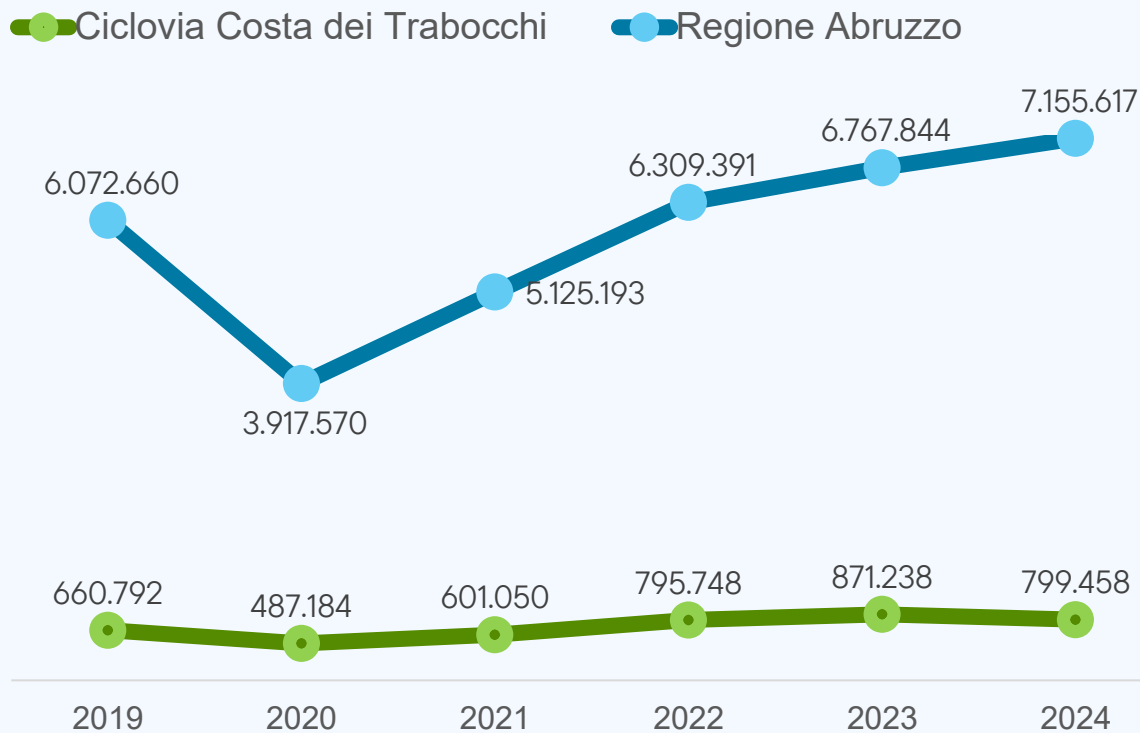


Principali evidenze

- La Costa dei Trabocchi mostra **elevata resilienza** e livelli 2024 superiori al pre-Covid, con una dinamica meno intensa rispetto al totale regionale. La pressione turistica resta inferiore sia alla media abruzzese sia a quella nazionale.
- Lo **stock ricettivo tradizionale** lungo la ciclovia **crece** in modo molto sostenuto, più della media regionale. La densità (0,8) è doppia rispetto alla media abruzzese (0,4) e allineata alla media nazionale, indicando un **sistema strutturato ma non saturo**.
- Il **mercato Airbnb lato domanda** (giorni prenotati) è **in forte crescita**, ma senza livelli di pressione elevati: permangono margini di sviluppo rispetto al benchmark nazionale.
- L'**offerta Airbnb** (stock di alloggi) è **espansiva e concentrata lungo la fascia costiera**. La densità supera sia il dato regionale sia quello nazionale, segnalando una **marcata specializzazione territoriale**.
- Il **cluster cicloturistico** rilevato dai dati Location Intelligence risulta particolarmente rilevante nei comuni di **Casalbordino** (tutte le stagioni), **Torino di Sangro** (estate e inverno) e **Rocca San Giovanni** (primavera e inverno), evidenziando una **distribuzione selettiva ma stabile nel tempo**.
- I **servizi bike** (ATECO commercio al dettaglio, riparazione e manutenzione di biciclette, noleggio e leasing operativo di biciclette) concentrano nei principali comuni costieri (Ortona, Fossacesia, Vasto), con **buon sviluppo del noleggio**. La copertura è presente ma **non ancora pienamente capillare** lungo l'intero tracciato.
- Nel 2024 la **permanenza media** nei comuni della ciclovia è **3,6 notti**, inferiore alla media regionale (**Abruzzo 4,0**) ma leggermente superiore alla media nazionale (**Italia 3,3**): profilo di soggiorno intermedio, con componente balneare ma meno "lunga" del benchmark regionale.
- Anche **negli hotel la permanenza resta contenuta** (3,6 notti), sotto l'Abruzzo (4,0) e molto sotto l'Italia (6,2), confermando un profilo alberghiero più orientato a soggiorni brevi rispetto al benchmark nazionale.
- Nel 2024 l'**occupazione media dei posti letto** nei comuni della ciclovia è 10,8%, **inferiore** sia alla media regionale (15,9%) sia a quella nazionale (23,1%), segnalando un utilizzo medio annuo più basso e una probabile forte **stagionalità della domanda**.
- Nel solo **comparto alberghiero**, l'occupazione è 23,3%, sostanzialmente in linea con l'Abruzzo (23,6%) ma inferiore alla media Italia (32,3%): performance coerente con il contesto regionale, ma con margini di crescita nel confronto nazionale.
- La quota di **hotel 4-5 stelle** è 20,3%, superiore alla media Abruzzo (15,2%) ma ancora sotto la media Italia (22,5%): indicazione di una fascia alta relativamente più presente rispetto al contesto regionale.
- L'incidenza degli **arrivi stranieri** è 14,7%, leggermente sopra l'Abruzzo (13,0%) ma molto sotto la media Italia (53,1%): **internazionalizzazione in recupero**, ma mix ancora prevalentemente domestico rispetto al profilo nazionale.

Presenze turistiche nei comuni della ciclovia

Serie storica dei comuni della ciclovia VS totale regionale. Anni 2019-2024.



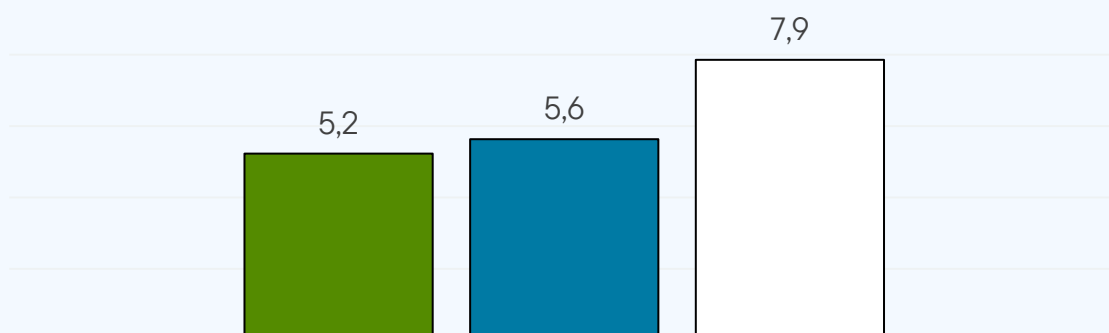
2020-19:
-26,3% VS -35,5%

C.A.G.R. 2019-24:
+3,9% VS +3,3%

2024-19:
+21,0% VS +17,8%

Indice di pressione turistica (presenze turistiche su popolazione residente) nella ciclovia, con benchmark regionale e nazionale. Anno 2024.

■ Ciclovia Costa dei Trabocchi ■ Regione Abruzzo □ Media Italia

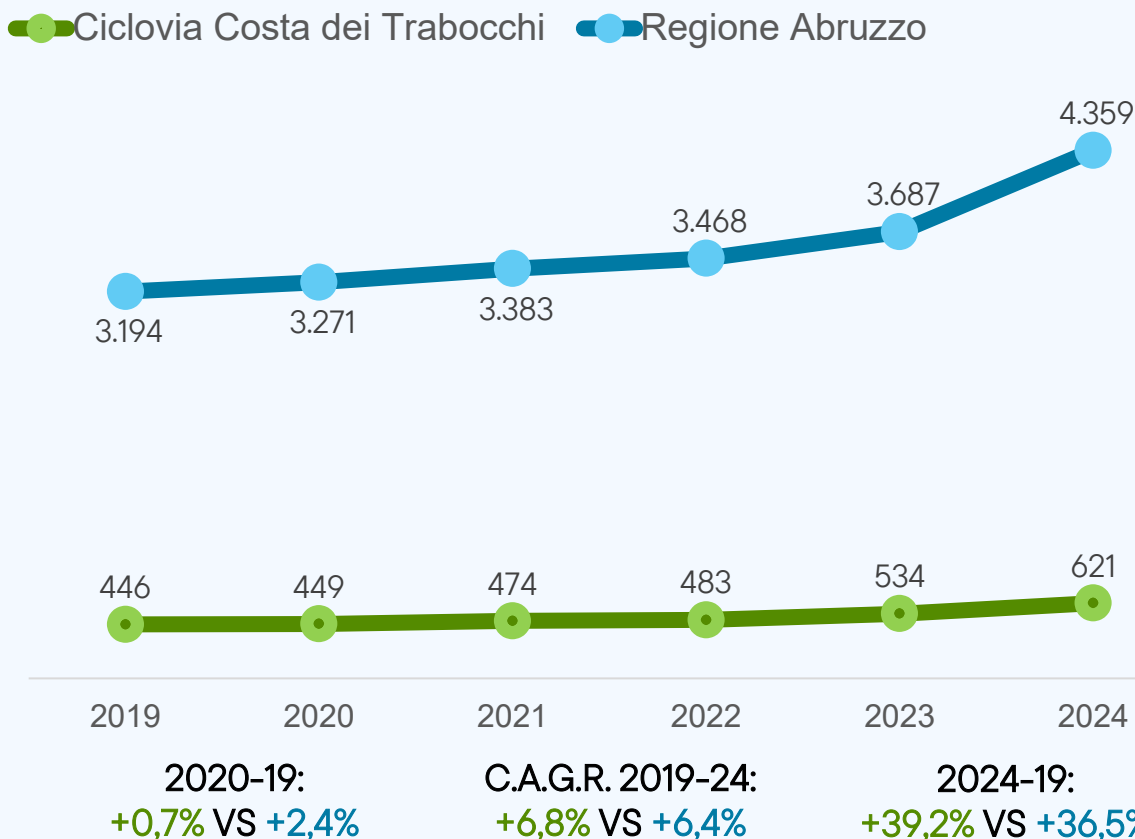


La pressione nei comuni della ciclovia è lievemente inferiore alla media regionale e più distante rispetto a quella nazionale.

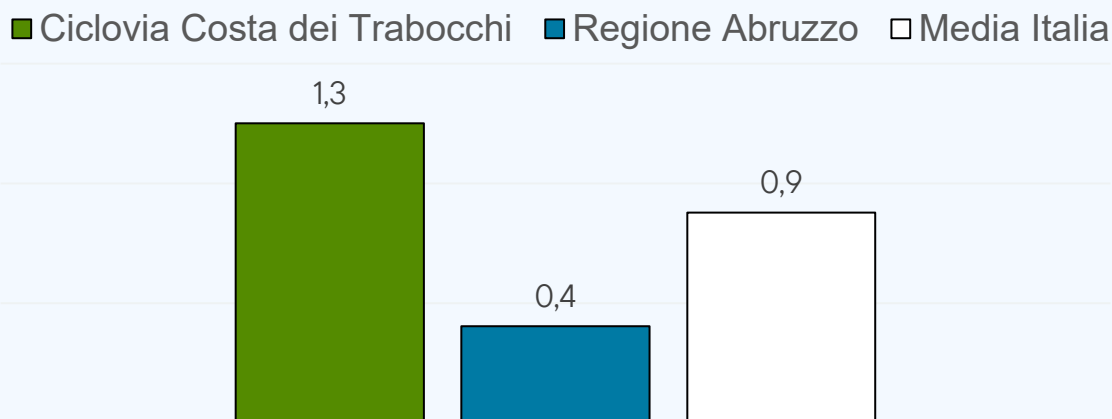
Ciclovía dei Trabocchi

Esercizi ricettivi nei comuni della ciclovía

Serie storica dei comuni della ciclovía VS totale regionale. Anni 2019-2024.



Indice di densità ricettiva (esercizi ricettivi su superficie) nella ciclovía, con benchmark regionale e nazionale. Anno 2024.

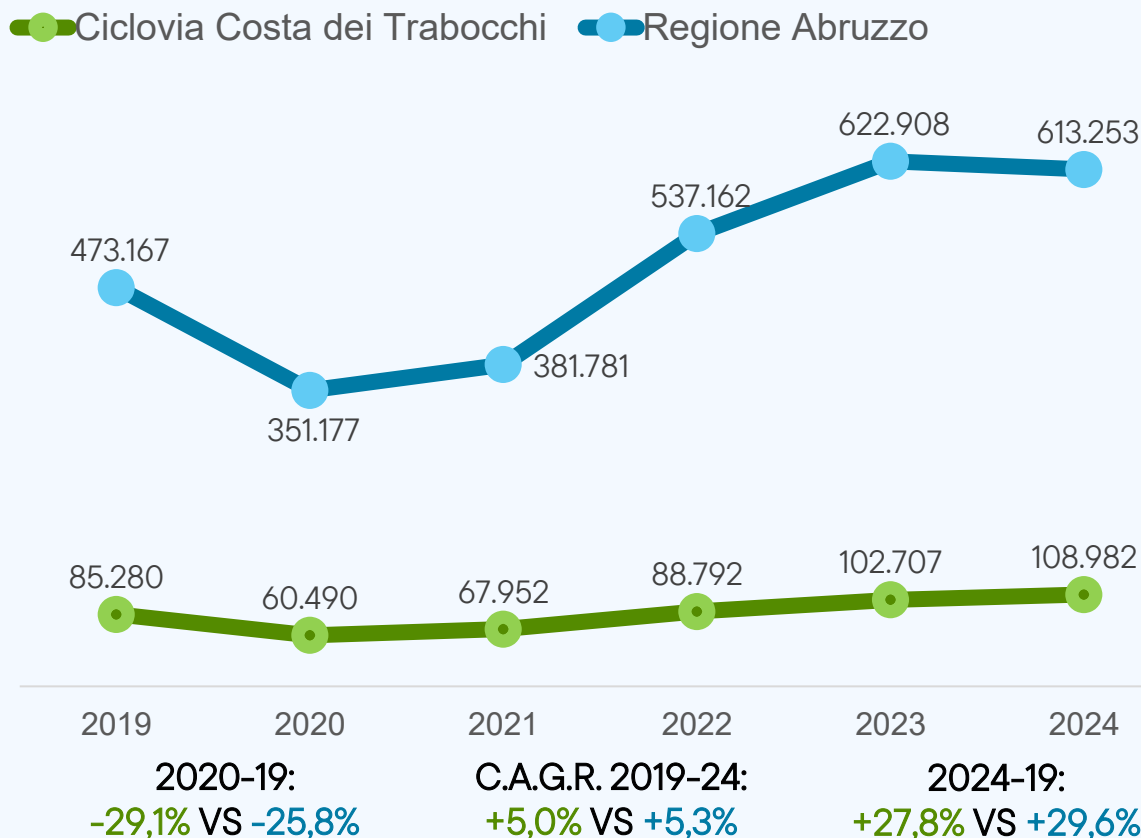


La densità nei comuni della ciclovía è superiore alle medie regionale e nazionale: si tratta di un territorio già fortemente strutturato dal punto di vista ricettivo.

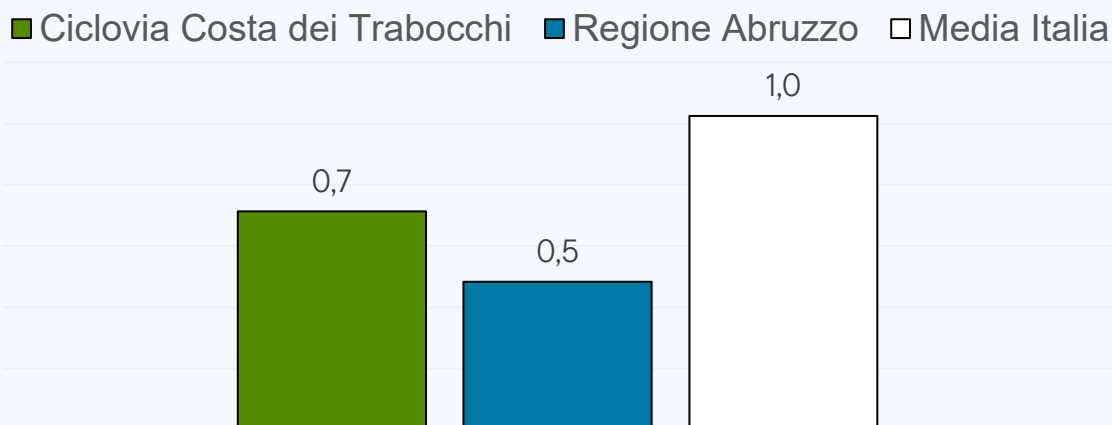
Ciclovia dei Trabocchi

Giorni prenotati su Airbnb nei comuni della ciclovia

Serie storica dei comuni della ciclovia VS totale regionale. Anni 2019-2024.



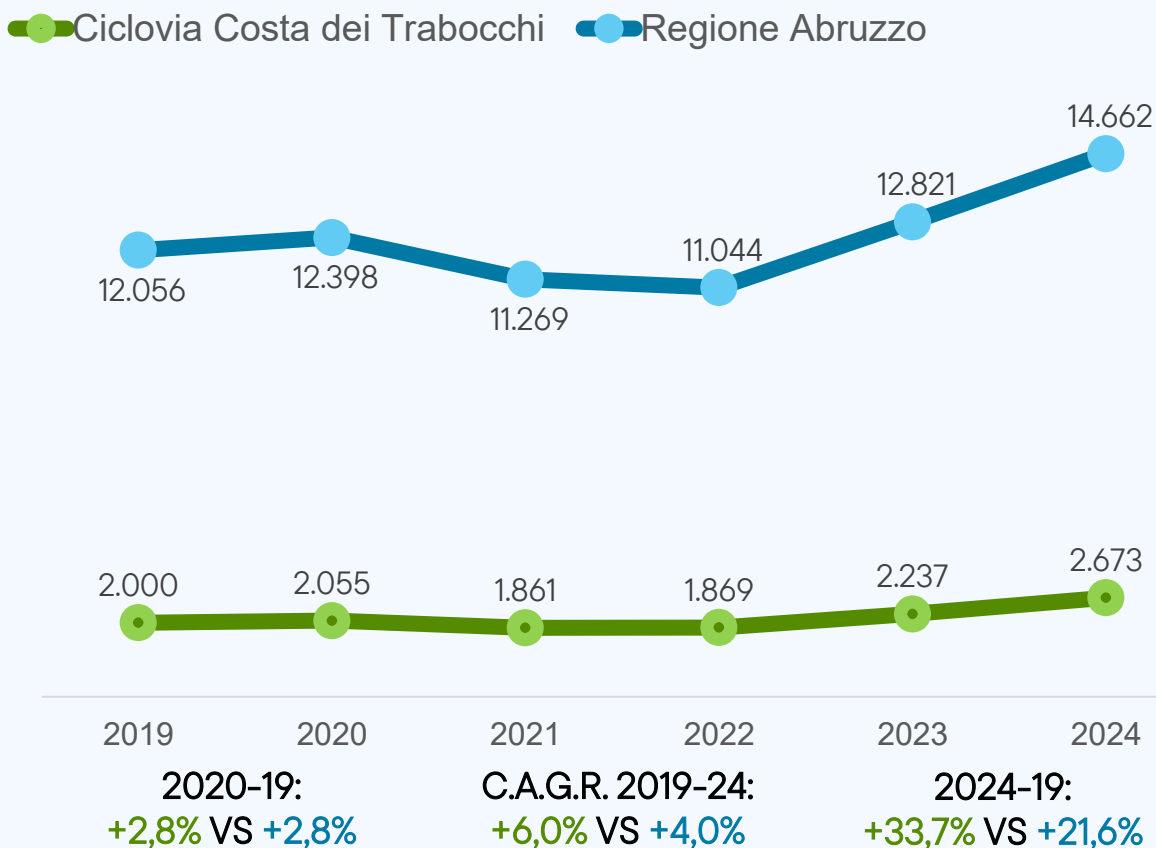
Indice di pressione turistica (giorni prenotati su popolazione residente) nella ciclovia, con benchmark regionale e nazionale. Anno 2024.



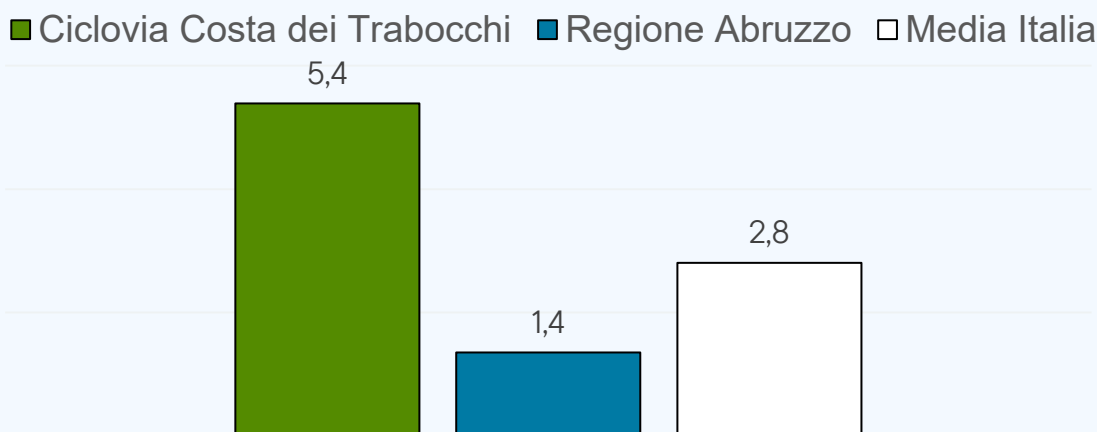
La pressione nei comuni della ciclovia è lievemente superiore alla media regionale, ma resta inferiore alla media nazionale.

Alloggi Airbnb disponibili nei comuni della ciclovia

Serie storica dei comuni della ciclovia VS totale regionale. Anni 2019-2024.



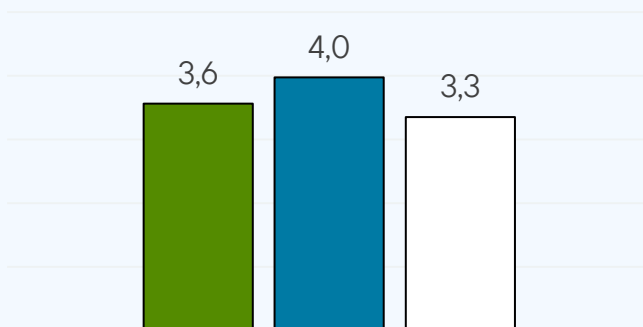
Indice di densità ricettiva (alloggi disponibili su superficie) nella ciclovia, con benchmark regionale e nazionale. Anno 2024.



La densità di alloggi disponibili nei comuni della ciclovia è nettamente superiore sia alla media regionale sia a quella nazionale.

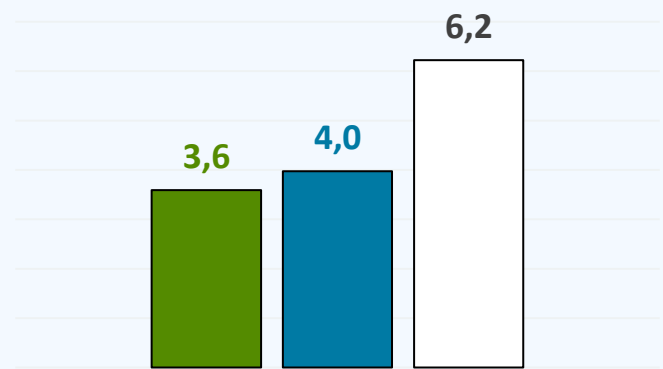
Permanenza media nei comuni della ciclovia

Indice di permanenza media (presenze su arrivi) nella ciclovia, con benchmark regionale e nazionale.
Anno 2024.



■ Ciclovie Costa dei Trabocchi ■ Regione Abruzzo □ Media Italia

Indice di permanenza media alberghiera (presenze alberghiere su arrivi alberghieri) nella ciclovia, con benchmark regionale e nazionale.



Nel 2024 la permanenza media nei comuni della Ciclovie Costa dei Trabocchi è 3,6 notti, inferiore alla media regionale (Abruzzo 4,0) ma leggermente superiore alla media nazionale (Italia 3,3), indicando una permanenza mediamente più lunga del dato Italia ma più breve rispetto al profilo regionale.

Dinamica arrivi

2020-19: **-31,3%** vs **-35,5%**
CAGR 2019-24: **+4,0%** vs **+2,4%**
2024-19: **+21,7%** vs **+12,4%**

Le variazioni riportate riguardano gli arrivi (denominatore). Nel 2020 gli arrivi calano (-31,3%, meno della regione -35,5%) e nel 2019-2024 recuperano con maggiore intensità (CAGR +4,0% vs +2,4%; 2024 vs 2019 +21,7% vs +12,4%). L'indice di permanenza va quindi letto tenendo conto della ripresa della domanda misurata dagli arrivi.

Nel 2024 la permanenza media alberghiera nei comuni della Ciclovie Costa dei Trabocchi è 3,6 notti, inferiore alla media regionale (Abruzzo 4,0) e nettamente inferiore alla media nazionale (Italia 6,2), indicando un profilo alberghiero più orientato a soggiorni brevi rispetto al benchmark nazionale.

Dinamica arrivi alberghieri

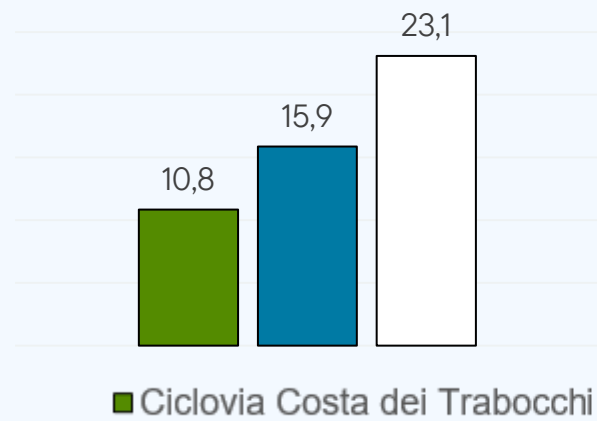
2020-19: **-33,3%** vs **-34,0%**
CAGR 2019-24: **+4,1%** vs **+1,6%**
2024-19: **+22,2%** vs **+8,1%**

Le variazioni riportate riguardano gli arrivi alberghieri (denominatore). Nel 2020 la contrazione è in linea con la regione (-33,3% vs -34,0%) e il recupero 2019-2024 risulta più sostenuto nei comuni della ciclovia, a supporto della lettura della permanenza alberghiera nel periodo post-Covid.

Tasso medio di occupazione dei posti letto delle strutture ricettive

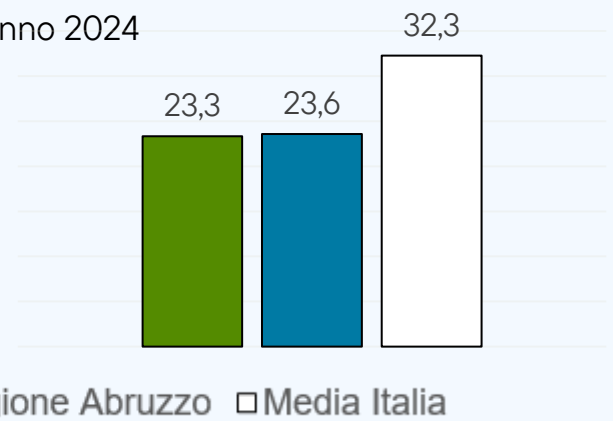
Tasso di occupazione medio (presenze su posti letto negli esercizi ricettivi*365) nella ciclovia, con benchmark regionale e nazionale.

Anno 2024



Tasso di occupazione medio alberghiero (presenze alberghiere su posti letto negli esercizi ricettivi alberghieri *365) nella ciclovia, con benchmark regionale e nazionale.

Anno 2024



Nel 2024 il tasso medio di occupazione dei posti letto nei comuni della Ciclovia Costa dei Trabocchi è 10,8%, inferiore sia alla media regionale (Abruzzo 15,9%) sia a quella nazionale (Italia 23,1%), indicando una capacità ricettiva complessiva utilizzata in misura più limitata nel perimetro ciclovia.

Dinamica posti letto complessivi

2020-19: **+1,1%** vs **+0,5%**

CAGR 2019-24: **+1,5%** vs **+1,5%**

2024-19: **+7,9%** vs **+7,5%**

Nel tempo, la capacità complessiva (posti letto, denominatore) risulta in crescita e sostanzialmente in linea con il benchmark regionale (CAGR 2019-24 +1,5% vs +1,5; 2024-19 +7,9% vs +7,5). In questo quadro, i livelli di occupazione 2024 suggeriscono che la domanda non cresce con la stessa intensità della capacità, oppure presenta una stagionalità marcata che riduce l'occupazione media annua.

Nel solo comparto alberghiero, l'occupazione media nei comuni della Ciclovia Costa dei Trabocchi è 23,3%, sostanzialmente in linea con la media regionale (Abruzzo 23,6%) ma inferiore alla media nazionale (Italia 32,3%), segnalando una performance hotel coerente con il contesto regionale ma ancora distante dal benchmark Italia.

Dinamica posti letto alberghieri

2020-19: **+2,0%** vs **+0,0%**

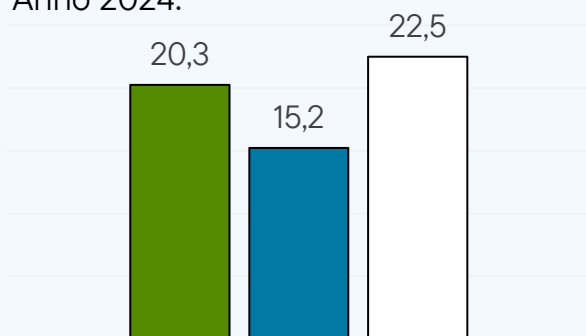
CAGR 2019-24: **-0,2%** vs **+0,1%**

2024-19: **-1,1%** vs **+0,7%**

Nel tempo, la capacità alberghiera (posti letto hotel, denominatore) mostra una lieve contrazione nel medio periodo (CAGR 2019-24 -0,2% vs +0,1) e nel confronto 2024 vs 2019 (-1,1% vs +0,7). La sostanziale stabilità/leggera riduzione dei posti letto alberghieri può contribuire a sostenere l'occupazione relativa nel segmento hotel, pur rimanendo su livelli medi inferiori alla media nazionale.

Altre caratteristiche del turismo nei comuni della ciclovia

Qualità dell'offerta alberghiera
Incidenza alberghi 4-5 stelle sul totale alberghi nella ciclovia, con benchmark regionale e nazionale.
Anno 2024.



■ Ciclovia Costa dei Trabocchi ■ Regione Abruzzo □ Media Italia

Nel 2024 la quota di alberghi 4-5 stelle nei comuni della ciclovia è 20,3%, superiore alla media regionale (Abruzzo 15,2%) ma inferiore alla media nazionale (22,5%), indicando una presenza di fascia alta relativamente più marcata rispetto al contesto regionale.

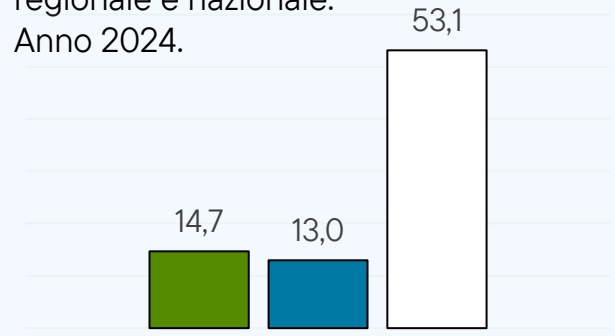
Dinamica offerta alberghiera 4-5 stelle (numeratore)

CAGR 2019-24: **+2,7%** vs **+1,8%**
2024-19: **+14,3%** vs **+9,3%**

Nel confronto temporale, la dinamica si riferisce al numeratore (numero di alberghi 4-5 stelle). La componente "fascia alta" cresce nel periodo 2019-2024 (CAGR +2,7% vs +1,8% Abruzzo) e anche nel confronto 2024 vs 2019 (+14,3% vs +9,3%), segnalando un rafforzamento dell'offerta 4-5 stelle più intenso rispetto al benchmark regionale (a parità di denominatore: totale alberghi).

Grado di internazionalizzazione della domanda turistica

Incidenza di arrivi stranieri sul totale degli arrivi nella ciclovia, con benchmark regionale e nazionale.
Anno 2024.



Nel 2024 l'incidenza degli arrivi stranieri nei comuni della ciclovia è 14,7%, leggermente superiore alla media regionale (Abruzzo 13,0%) ma nettamente inferiore alla media nazionale (53,1%), indicando una domanda ancora prevalentemente domestica rispetto al mix Italia.

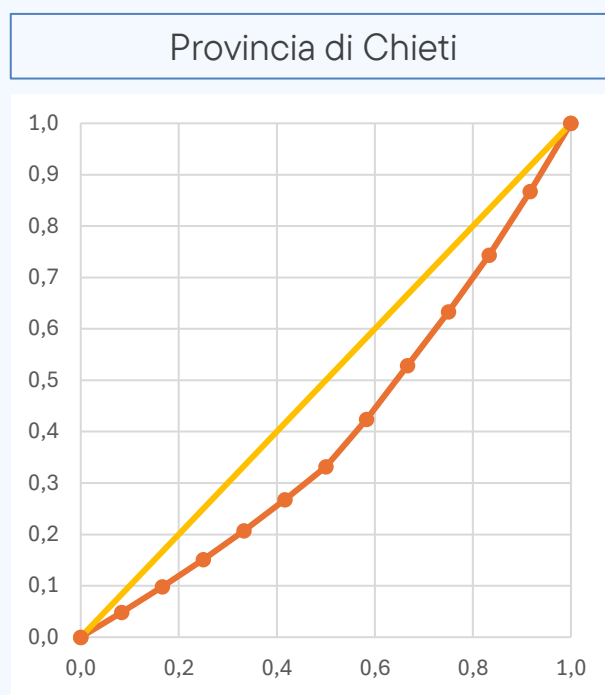
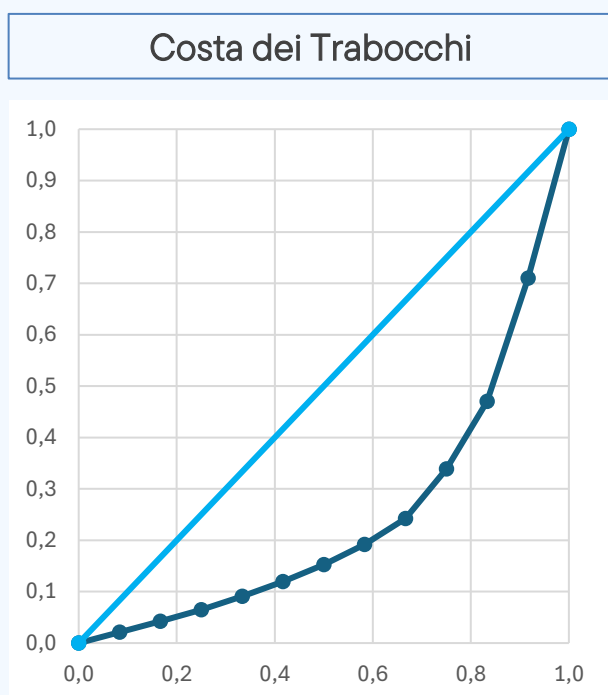
Dinamica arrivi stranieri (numeratore)

CAGR 2019-24: **+7,1%** vs **+4,5%**
2024-19: **+41,0%** vs **+24,9%**

Nel confronto temporale, la dinamica si riferisce al numeratore (arrivi stranieri). L'internazionalizzazione mostra un recupero molto sostenuto nel periodo 2019-2024 (CAGR +7,1% vs +4,5% Abruzzo) e nel confronto 2024 vs 2019 (+41,0% vs +24,9%), pur senza colmare il divario strutturale rispetto alla media nazionale (a parità di denominatore: totale arrivi).

La stagionalità nei comuni della ciclovia

Le curve di Lorenz evidenziano una **stagionalità più accentuata** nei 17 comuni della Costa dei Trabocchi rispetto al complesso della provincia di Chieti. La maggiore distanza dalla bisettrice segnala infatti una più forte **concentrazione dei flussi** in un numero limitato di mesi, a conferma di una dipendenza più marcata dalla stagione di punta. Al contrario, la provincia di Chieti presenta una distribuzione più equilibrata nell'arco dell'anno, indicativa di una minore concentrazione stagionale. Nel complesso, il confronto suggerisce che l'area della Ciclovia dei Trabocchi, pur caratterizzata da una rilevante capacità attrattiva, presenti ancora un profilo di domanda fortemente **polarizzato nei mesi di alta stagione**.



N.B.: nelle province in cui insistono le ciclovie, i calcoli sono effettuati al netto dei comuni attraversati dalle stesse (benchmark controfattuale).

Valutazione di impatto

Quadro descrittivo

La Costa dei Trabocchi presenta un quadro descrittivo **molto dinamico**. L'offerta ricettiva cresce, la ripresa post-Covid è vivace, il mercato Airbnb è in espansione e il profilo cicloturistico del corridoio è visibile, pur con dotazioni non sempre omogenee lungo tutto l'asse. I servizi bike sono presenti ma non ancora uniformemente distribuiti; il territorio mostra in generale una buona capacità di posizionamento, sostenuta anche dalla notorietà crescente della destinazione.

Risultato di impatto

Per la Costa dei Trabocchi, il punto più utile è distinguere con chiarezza tra quadro descrittivo molto dinamico e impatto netto ancora incompleto.

Il confronto tra domanda e offerta è particolarmente istruttivo. Sul lato dell'**offerta** il territorio mostra **segnali forti**: crescita della ricettività, rafforzamento del mercato extra-alberghiero e maggiore riconoscibilità della destinazione. Sul lato della **domanda** ufficiale, invece, il modello non restituisce ancora un vantaggio netto e generalizzato rispetto al controfattuale. La lettura più plausibile è quindi quella di una maturazione del prodotto territoriale che precede, almeno per ora, il pieno consolidamento della domanda.

Anche qui il confronto tra mercato tradizionale e mercato alternativo aiuta molto. Il segmento extra-alberghiero e degli affitti brevi appare dinamico e coerente con un territorio che si sta rendendo più fruibile e visibile, mentre la domanda ufficiale non mostra ancora lo stesso livello di consolidamento. Questo suggerisce che una parte dell'impatto si manifesti prima come **ampliamento e adattamento** dell'offerta, e solo successivamente, eventualmente, come vantaggio netto nei flussi ufficiali.

La distinzione tra **comuni direttamente attraversati** dall'infrastruttura e limitrofi dell'area di studio è qui cruciale. I risultati disponibili mostrano che i primi hanno un profilo relativamente migliore, con **segnali compositi più favorevoli**, mentre i limitrofi restano più deboli. Questo indica che l'effetto della ciclovía, almeno in questa fase, tende a restare più vicino all'asse diretto del tracciato e non si irradia ancora in modo pienamente uniforme al sistema territoriale più ampio.

Ciclovia dei Trabocchi

La permanenza media può essere letta come indizio di maturazione del prodotto, ma anche in questo caso va interpretata insieme alle altre variabili. In un caso come la Costa dei Trabocchi, un eventuale miglioramento della permanenza è coerente con l'idea di una destinazione che si struttura progressivamente **per forme di soggiorno più "dense" o articolate**, ma senza che questo si traduca ancora in un vantaggio netto generalizzato sui grandi numeri.

Sul fronte della stagionalità, il caso è particolarmente interessante sul piano sostanziale, perché la ciclovia si inserisce in un territorio a forte polarizzazione stagionale. Tuttavia, allo stato attuale, il modello non consente ancora di affermare con forza che la destagionalizzazione sia già un esito consolidato. Più corretto è parlare di un **potenziale contributo alla riduzione della concentrazione stagionale**, ancora in fase di verifica.

Letture sostanziale

La Costa dei Trabocchi sembra quindi muoversi verso:

- un rafforzamento rapido dell'offerta;
- una dinamica vivace del mercato alternativo;
- un vantaggio più visibile nei comuni attraversati che nei limitrofi;
- una possibile maturazione della permanenza e del profilo stagionale, non ancora pienamente consolidata nei dati di impatto.



Il cluster dei cicloturisti nei comuni della ciclovia

I grafici che seguono presentano la graduatoria dei comuni del perimetro in base all'indice di rilevanza del cluster cicloturistico (**Location Intelligence***), con media Italia = 100. È importante la chiave di lettura: l'indicatore non misura presenze ISTAT, ma la specializzazione relativa di profili di domanda associabili al cicloturismo (propensione/comportamenti), e viene osservato in più stagioni.

Dalla graduatoria emergono alcuni comuni ricorrenti e forti:

- **Casalbordino** (presente in tutte le stagioni)
- **Torino di Sangro** (estate e inverno)
- **Rocca San Giovanni** (primavera e inverno)

Il quadro suggerisce un cluster cicloturistico visibile e territorialmente concentrato, con una componente stagionale coerente con il contesto costiero (alcuni poli emergono in modo più netto in estate), ma con segnali di presenza anche fuori stagione (comuni ricorrenti in inverno/primavera).

Evidenze principali:

1. Cluster cicloturistico riconoscibile, con poli stabili.
2. Polarizzazione in pochi comuni: domanda potenziale concentrata.
3. Stagionalità presente ma non esclusiva: alcuni comuni “tengono” anche fuori estate.
4. Opportunità di rete: la ciclovia può usare i poli come hub per diffondere ricadute verso aree meno centrali.

In chiave di impatto, un cluster già forte rende più facile costruire prodotto (hub, servizi, pacchetti). La sfida è evitare che i benefici restino confinati ai poli e aumentare la continuità dell'esperienza lungo tutto l'itinerario.

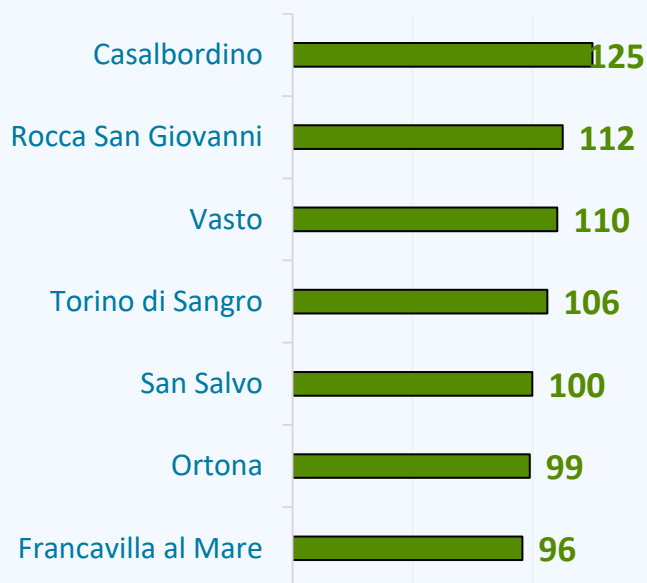


* Location Intelligence è un processo che permette di ottenere e analizzare dati geospaziali, visualizzando le informazioni statistiche ricavate dal traffico rilevato su smartphone, opportunamente anonimizzati (v. nota)

Il cluster dei cicloturisti nei comuni della ciclovia

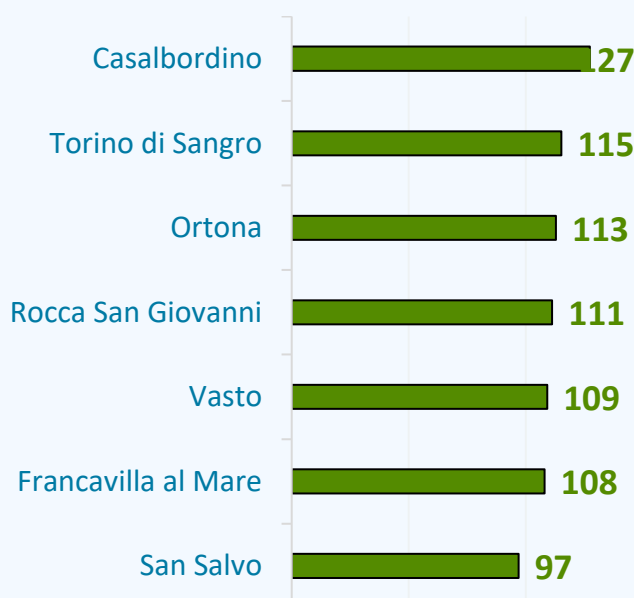
Graduatoria dei comuni della ciclovia in base alla rilevanza del cluster cicloturistico* nel rispettivo territorio (media Italia = 100).

Rilevati primavera¹ 2025



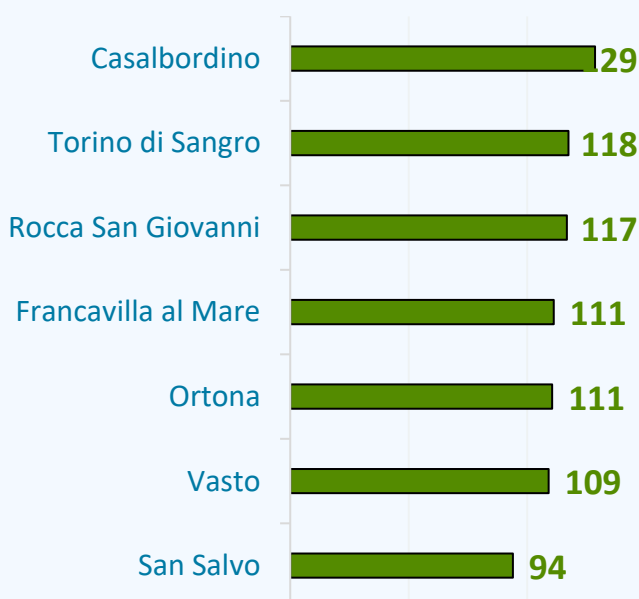
(1) Rilevazioni effettuate nei dieci giorni a cavallo delle festività pasquali.

Rilevati estate² 2025



(2) Rilevazioni effettuate dal primo luglio al 31 agosto.

Rilevati inverno³ 2025



(3) Rilevazioni effettuate dal 23 dicembre al 6 gennaio.



* Il cluster cicloturistico comprende turisti con profili comportamentali e d'interesse prevalentemente orientati al cicloturismo

I servizi per i cicloturisti

Le imprese attive in **Abruzzo** nei codici ATECO relativi a commercio, noleggio e riparazione/manutenzione di biciclette ammontano, nel 2025, a **80 sedi**, di cui il **27,5% localizzate nei 17 comuni oggetto di analisi**.

La ciclovia si configura come una componente abilitante: da un lato è in grado di generare domanda, dall'altro la fruizione cicloturistica risulta strettamente connessa alla disponibilità di servizi lungo il tracciato (noleggio, assistenza, riparazioni), in particolare per i visitatori non residenti. La distribuzione territoriale evidenzia una **concentrazione nei principali comuni costieri** — in particolare Ortona, Fossacesia e Vasto — coerente con la geografia della domanda turistica.

Un elemento distintivo è rappresentato da una presenza relativamente sviluppata del **servizio di noleggio**, che costituisce un fattore abilitante rilevante, in quanto consente la fruizione dell'infrastruttura anche a utenti sprovvisti di bicicletta propria. In tale ambito, **Ortona** e **Vasto** risultano i comuni con la maggiore incidenza di attività di noleggio. Al contempo, l'analisi territoriale suggerisce che la copertura dei servizi non sia ancora pienamente continua lungo l'intero tracciato: la densità tende infatti a concentrarsi nei poli principali.

Evidenze principali:

1. Presenza di un ecosistema bike strutturato e radicato nei poli costieri;
2. maggiore incidenza del noleggio, quale base favorevole allo sviluppo della domanda cicloturistica;
3. margini di rafforzamento in assenza di segnali di saturazione del mercato.

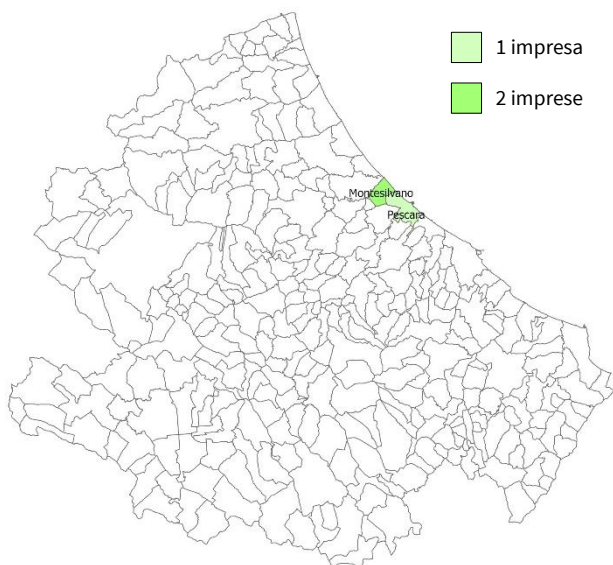
In termini di impatto, la ciclovia appare in grado di **amplificare un ecosistema già esistente**. In prospettiva operativa, emerge l'esigenza di **rafforzare la continuità dei servizi** (noleggio e assistenza) lungo il percorso, al fine di migliorare l'affidabilità complessiva dell'esperienza e sostenere la crescita anche nei periodi di bassa stagione.

Nella pagina successiva è riportata la mappatura comunale dell'ecosistema delle imprese nei servizi bike, elaborata sulla base dei codici ATECO di settore.

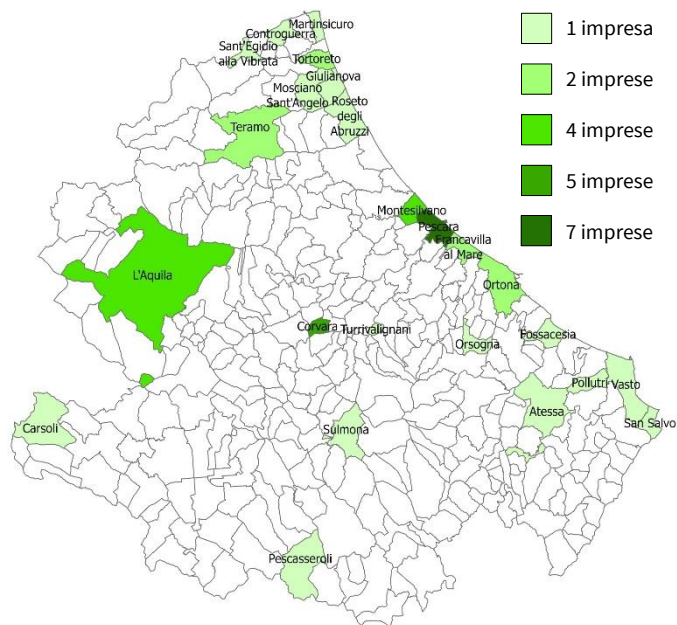
I servizi per i cicloturisti

Imprese attive nei settori del commercio al dettaglio, del noleggio e leasing operativo e della riparazione e manutenzione di biciclette nei comuni della regione Abruzzo – Dati al IV trimestre del 2025.

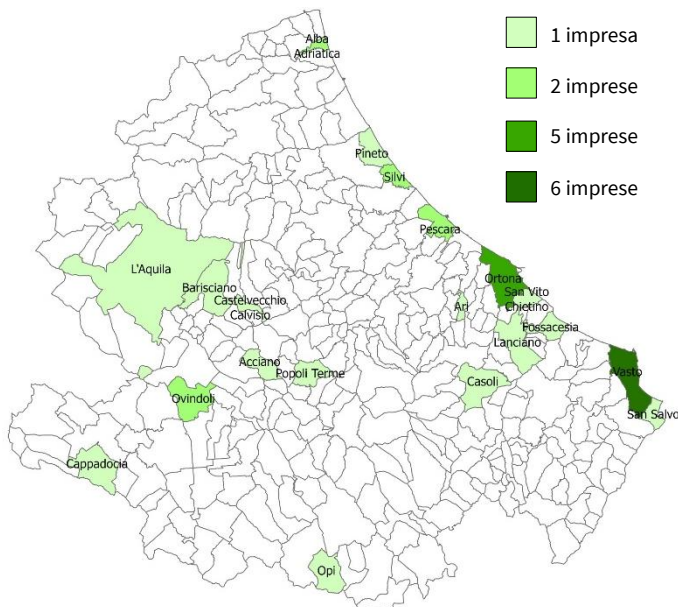
Attive ATECO 47.63.21
Commercio al dettaglio di biciclette



Attive ATECO 95.29.21
Riparazione e manutenzione di biciclette



Attive ATECO 77.21.01
Noleggio e leasing operativo di biciclette



Ciclovia dei Trabocchi



CAMERA DI COMMERCIO
INDUSTRIA ARTIGIANATO E AGRICOLTURA
CHIETI PESCARA

Passando all'analisi qualitativa, realizzata grazie al lavoro congiunto con la Camera di commercio Chieti Pescara, di seguito sono riportati i risultati emersi durante gli incontri con gli operatori partecipanti ai focus group.

SLOT 1 – Domanda turistica e capacità di attrazione della ciclovia

Dal confronto tra i partecipanti emerge chiaramente come la Ciclovia dei Trabocchi intercetti una domanda molto ampia ma **prevalentemente occasionale**. Molti utenti della ciclovia non sono cicloturisti itineranti, ma turisti che utilizzano la bicicletta come **attività ricreativa** durante il soggiorno sulla costa.

Tra le principali tipologie di utenti individuate vi sono:

- turisti balneari che utilizzano la ciclovia per escursioni giornaliere;
- famiglie e gruppi di amici che noleggiavano biciclette per alcune ore;
- utenti occasionali che sperimentano per la prima volta l'esperienza della bicicletta.

Questa tipologia di fruizione è stata definita da alcuni operatori come uso escursionistico o ricreativo della ciclovia, più che cicloturismo in senso stretto.

Un operatore attivo sia nel settore del noleggio biciclette sia nella ricettività ha sottolineato come il fatturato legato al **noleggio** sia cresciuto in modo significativo negli ultimi anni, mentre la domanda di pernottamenti specificamente legata al cicloturismo non ha registrato aumenti altrettanto marcati. Questo fenomeno è legato al fatto che molti utenti percorrono la ciclovia in mezza giornata o in giornata, **senza necessità di pernottamento**.

Accanto a questa domanda più occasionale, è stata comunque segnalata anche la **presenza di gruppi** di cicloturisti provenienti da altre regioni italiane o dall'estero. In questi casi la Ciclovia dei Trabocchi rappresenta spesso una **tappa all'interno di itinerari più ampi** che includono altre destinazioni abruzzesi, come il Gran Sasso o l'entroterra collinare.

Uno degli aspetti più frequentemente citati riguarda l'**effetto sorpresa** generato dalla ciclovia sui visitatori. Molti turisti provenienti da altre regioni dichiarano di non aspettarsi un'infrastruttura ciclabile di questo tipo lungo la costa abruzzese.

Vengono apprezzati soprattutto:

- il paesaggio costiero;
- il passaggio nelle gallerie dell'ex ferrovia;
- la presenza dei trabocchi;
- la continuità del percorso lungo il mare.

Questo effetto di scoperta rappresenta uno degli elementi più forti dell'**attrattività** della ciclovia.

Un altro aspetto apprezzato dai cicloturisti riguarda l'**utilizzo del treno** come mezzo di rientro dopo aver percorso la ciclovia. Alcuni utenti scelgono infatti di percorrere solo una parte del tracciato e rientrare utilizzando le stazioni ferroviarie presenti lungo la costa. Questo elemento risulta particolarmente utile per i ciclisti meno esperti o per chi percorre la ciclovia per la prima volta.

Ciclovia dei Trabocchi



CAMERA DI COMMERCIO
INDUSTRIA ARTIGIANATO E AGRICOLTURA
CHIETI PESCARA

SLOT 2 – Impatti economici, occupazionali e territoriali

Uno degli impatti più evidenti emersi riguarda lo sviluppo dei servizi legati **alla mobilità ciclabile**. In particolare, è stata segnalata una crescita significativa del settore del noleggio biciclette.

Durante il focus group è stato riportato il caso di un operatore che ha riconvertito parte della propria attività trasformando uno spazio dedicato alla musica dal vivo in un'officina e punto di noleggio biciclette. Nel giro di pochi anni la flotta di biciclette è passata da poche unità a circa 50, dimostrando come la ciclovia abbia generato **nuove opportunità economiche**.

Questo esempio evidenzia come la presenza della ciclovia abbia prodotto soprattutto **fenomeni di riconversione delle attività esistenti**, più che la nascita di nuove imprese. Accanto al noleggio biciclette si è assistito allo sviluppo di numerosi **servizi complementari**, tra cui:

- officine di riparazione;
- punti ristoro e bike grill;
- servizi di accompagnamento cicloturistico;
- punti informativi turistici.

In alcuni casi le attività economiche già presenti sul territorio hanno **ampliato la propria offerta** per adattarsi alla nuova domanda.

Infine, un elemento particolarmente interessante riguarda il ruolo delle riserve naturali presenti lungo la costa. Alcuni centri visita sono stati trasformati in veri e propri hub per la **mobilità sostenibile**, offrendo:

- noleggio di e-bike;
- servizi informativi;
- punti di accesso ai percorsi cicloturistici.

Questo processo ha contribuito a integrare la fruizione ciclabile con le attività di **valorizzazione ambientale delle aree protette**.

Ciclovía dei Trabocchi



CAMERA DI COMMERCIO
INDUSTRIA ARTIGIANATO E AGRICOLTURA
CHIETI PESCARA

SLOT 3 – Investimenti, accessibilità e governance

La Ciclabile dei Trabocchi è il risultato di un processo di sviluppo territoriale che ha coinvolto **diversi livelli istituzionali** e **numerosi attori locali**. In particolare, un ruolo centrale è stato svolto da:

- Regione Abruzzo;
- Provincia di Chieti;
- Camera di commercio Chieti Pescara;
- GAL Costa dei Trabocchi;
- Legambiente Abruzzo;
- operatori turistici locali.

La **Camera di commercio** ha avviato, negli anni, un percorso di **qualificazione dell'offerta turistica** della Costa dei Trabocchi orientato al cicloturismo e alla mobilità sostenibile, attraverso attività di **formazione per gli operatori**, la realizzazione di **guide dedicate** e la redazione di un **masterplan della Costa dei Trabocchi**, che ha costituito una base strategica per l'avvio delle successive iniziative sul territorio. In questo quadro si sono inseriti, con ruoli complementari, diversi soggetti attivi a favore della mobilità sostenibile, tra cui il GAL Costa dei Trabocchi, Legambiente e il Polo Inoltra.

In particolare, il **GAL Costa dei Trabocchi**, in attuazione del **Piano di Sviluppo Locale**, sta svolgendo un'importante funzione di accompagnamento del territorio, promuovendo iniziative volte a migliorare l'accoglienza turistica e a sviluppare servizi legati al cicloturismo. Tra le principali attività realizzate i partecipanti segnalano:

- programmi di formazione per gli operatori turistici;
- piccoli investimenti per migliorare l'accoglienza cicloturistica;
- partecipazione a fiere e iniziative di promozione;
- sviluppo di strumenti digitali per la promozione del territorio.

Un ulteriore aspetto sottolineato è stato il lavoro di **sensibilizzazione** e **coinvolgimento degli operatori locali**, finalizzato a costruire una rete territoriale capace di offrire servizi integrati ai visitatori.

La gestione della ciclovía coinvolge diversi livelli istituzionali. La proprietà e la gestione dell'infrastruttura sono distribuite tra Regione, Provincia e Comuni, mentre la promozione e lo sviluppo dei servizi coinvolgono anche soggetti territoriali come il GAL e le DMC. È emerso quindi come questo **modello di governance multilivello** abbia permesso di costruire progressivamente un sistema di offerta cicloturistica più articolato.

Ciclovia dei Trabocchi



CAMERA DI COMMERCIO
INDUSTRIA ARTIGIANATO E AGRICOLTURA
CHIETI PESCARA

SLOT 4 – Prospettive di sviluppo e criticità

Il confronto si è concentrato sulle criticità infrastrutturali, gestione dei flussi, accessibilità e collegamenti.

1. Risolvere le criticità infrastrutturali: tra le criticità più frequentemente citate durante il focus group si segnalano:

- tratti della ciclovia ancora non completati;
- interruzioni del tracciato dovute a frane;
- deviazioni su strade trafficate;
- carenza di servizi di assistenza tecnica.

Una delle problematiche più rilevanti riguarda l'interruzione del percorso in corrispondenza di alcune frane, che costringe i ciclisti a percorrere itinerari alternativi più lunghi e impegnativi.

A tale proposito risulta necessario concludere l'infrastruttura e garantire nel tempo la sua manutenzione.

2. Accessibilità e collegamenti: è stata segnalata la necessità di migliorare i collegamenti tra la ciclovia e i principali nodi di accesso al territorio, in particolare:

- l'aeroporto di Pescara;
- le stazioni ferroviarie;
- i collegamenti con l'entroterra.

Il rafforzamento dell'intermodalità è considerato un elemento fondamentale per lo sviluppo futuro del cicloturismo.

3. Creazione di un modello integrato e strutturato: è emersa infine la necessità di evolvere verso una offerta turistica integrata, capace di mettere a sistema le diverse risorse distintive del territorio. La competitività della destinazione passa infatti dalla capacità di collegare in modo coerente i principali asset locali — dalla rete Natura 2000 e quindi dal turismo naturalistico, alla gastronomia, alla cultura e alla valorizzazione dei borghi — trasformandoli in una proposta unitaria e riconoscibile.

Alcuni operatori hanno evidenziato come il territorio stia progressivamente costruendo una rete che consenta di strutturare tali elementi come parti di un unico "ecosistema turistico", rafforzato anche da una maggiore integrazione tra istituzioni, operatori e strumenti di promozione. A tal proposito diventa strategica la razionalizzazione dei portali digitali e dei canali di accesso alle informazioni, affinché l'offerta venga comunicata in modo chiaro, coordinato e facilmente fruibile dal visitatore. Le opportunità offerte dalla nuova programmazione regionale, insieme al ruolo della Camera di commercio Chieti-Pescara, dei GAL e alla crescente attenzione degli operatori locali, rappresentano condizioni favorevoli per orientare lo sviluppo del settore verso un modello più integrato e strutturato. Parallelamente, è emersa l'esigenza di mantenere un adeguato rapporto qualità-prezzo dei servizi turistici, evitando dinamiche speculative nei periodi di maggiore affluenza e promuovendo una maggiore maturità del sistema locale, anche nell'ottica di favorire una progressiva destagionalizzazione dell'offerta.

Ciclovia dei Trabocchi



CAMERA DI COMMERCIO
INDUSTRIA ARTIGIANATO E AGRICOLTURA
CHIETI PESCARA

Recap dei risultati

Il focus group ha evidenziato come la ciclovia dei Trabocchi rappresenti oggi un'**infrastruttura strategica** per lo sviluppo turistico del territorio.

I principali effetti osservati riguardano:

- l'aumento della visibilità turistica della destinazione;
- lo sviluppo di servizi legati alla mobilità ciclabile;
- la riconversione di alcune attività economiche locali.

Allo stesso tempo la ciclovia intercetta ancora prevalentemente una **domanda escursionistica e ricreativa**, mentre il cicloturismo itinerante rappresenta una quota più limitata dei flussi.

Per rafforzare il ruolo della ciclovia risulta quindi importante:

- completare e migliorare l'infrastruttura ciclabile;
- rafforzare i servizi dedicati ai cicloturisti;
- migliorare i collegamenti e l'intermodalità;
- creazione di un modello integrato e strutturato.

In questa prospettiva, la ciclovia dei Trabocchi può essere interpretata non solo come una pista ciclabile costiera, ma come il **fulcro di un sistema cicloturistico** territoriale più ampio, capace di collegare mare, colline e borghi dell'entroterra abruzzese.

Ciclovía del Volturno

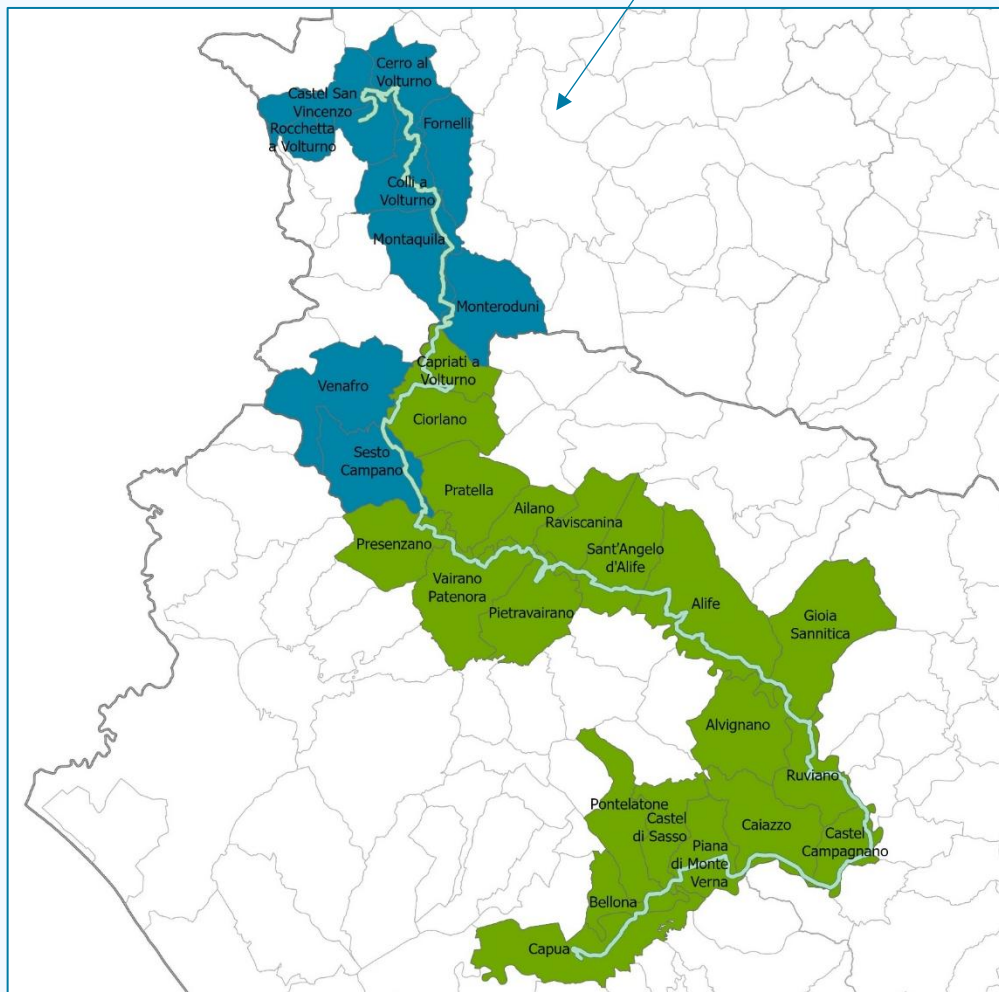
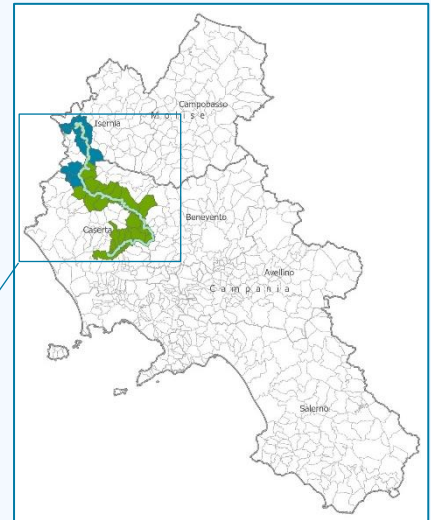


UNIONCAMERE
CAMPANIA

15 comuni campani

9 comuni molisani

 Percorso ciclovía



L'area di studio è stata affinata, condivisa e validata nel corso del focus group e di successivi contatti con gli attori locali specializzati, resi possibili grazie a Unioncamere Campania. In questo contesto, hanno contribuito i principali promotori della ciclovía, tra cui l'ideatore e i rappresentanti della FIAB.

* Comuni del tracciato principale: territori delle province di **Caserta** e **Isernia** direttamente intersecati dal tracciato ciclabile.

Perimetrazione comunale



UNIONCAMERE
CAMPANIA

1. Ailano
2. Alife
3. Alvignano
4. Bellona
5. Caiazzo
6. Capriati a Volturno
7. Capua
8. Castel Campagnano
9. Castel di Sasso
10. Ciorlano
11. Gioia Sannitica
12. Piana di Monte Verna
13. Pietravairano
14. Pontelatone
15. Pratella
16. Presenzano
17. Raviscanina
18. Ruviano
19. Sant'Angelo d'Alife
20. Vairano Patenora

1. Castel San Vincenzo
2. Cerro al Volturno
3. Colli a Volturno
4. Fornelli
5. Montaquila
6. Monteroduni
7. Rocchetta a Volturno
8. Sesto Campano
9. Venafro

15 comuni campani

9 comuni molisani



... per un totale di
29 comuni



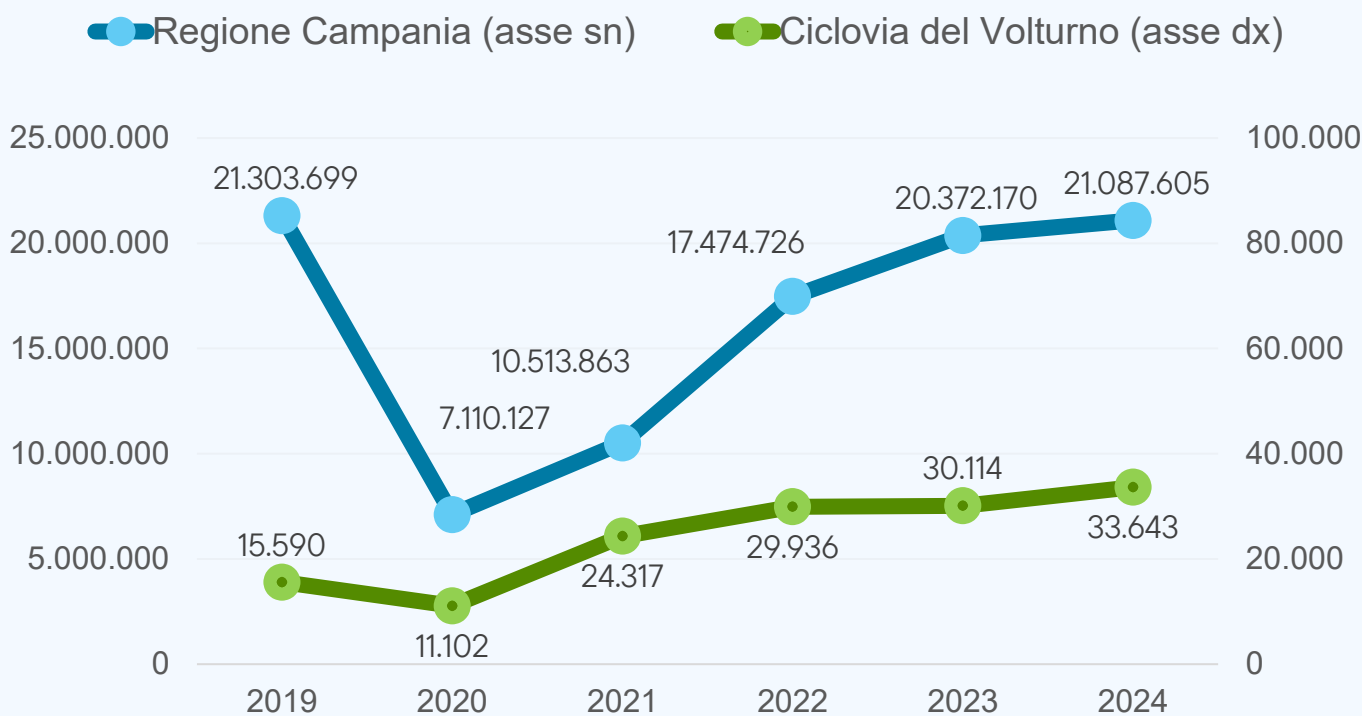
Principali evidenze

- I comuni della Ciclovia del Volturno mostrano una dinamica delle presenze più favorevole rispetto al totale regionale: dopo il calo del 2020, **la ripresa prosegue** fino al 2024, con crescita complessivamente positiva sul periodo 2019–2024. Il dato va però letto alla luce di livelli assoluti molto contenuti e di una pressione turistica ridotta.
- Lo stock ricettivo cresce tra 2019 e 2024, ma meno intensamente rispetto alla media regionale; resta inoltre caratterizzato da una **densità nettamente inferiore** ai riferimenti campani e nazionali, segnalando un’offerta ancora poco strutturata.
- La **domanda Airbnb aumenta** in modo sostenuto sia nella fase di ripresa sia sull’intero periodo, con una dinamica più vivace del contesto regionale, ma su una base ancora limitata e coerente con una bassa pressione turistica.
- Anche l’**offerta Airbnb** risulta **in espansione** nel periodo 2019–2024, con performance migliori del totale regionale; tuttavia, si inserisce in un contesto di bassa densità ricettiva e rimane quantitativamente contenuta.
- Il **cluster cicloturistico** rilevato tramite Location Intelligence in provincia di Caserta risulta concentrato in **aree urbane e costiere**, mentre l’area del Volturno si colloca sotto la media nazionale. La stabilità della graduatoria tra stagioni indica una configurazione strutturale più che picchi stagionali.
- I **servizi bike** lungo la ciclovia sono **poco diffusi e discontinui**, con maggiore presenza nei poli urbani. Il noleggio rappresenta il segmento più debole, mentre commercio e riparazione risultano relativamente più sviluppati; l’ecosistema locale presenta margini di rafforzamento.
- Nel 2024 la **permanenza media** è pari a 2,2 notti, inferiore sia alla Campania (3,5) sia all’Italia (3,3), indicando una prevalenza di soggiorni brevi.
- Sempre nel 2024, l’**occupazione media dei posti letto** si attesta al 6,5%, molto al di sotto dei valori regionali (23,2%) e nazionali (23,1): emerge un utilizzo annuo limitato e una possibile forte stagionalità; il dato risente anche di valori assoluti contenuti (effetto base).
- La **quota di hotel 4–5 stelle** raggiunge il 44,4%, superiore alla Campania (36,6%) e all’Italia (22,5): presenza relativamente elevata della fascia alta, da interpretare però considerando la numerosità ridotta delle strutture.
- L’incidenza degli arrivi stranieri è pari all’11,3%, molto inferiore ai livelli regionale e nazionale (oltre il 53%): la **domanda è prevalentemente domestica**.

Ciclovia del Volturno

Presenze turistiche nei comuni della ciclovia

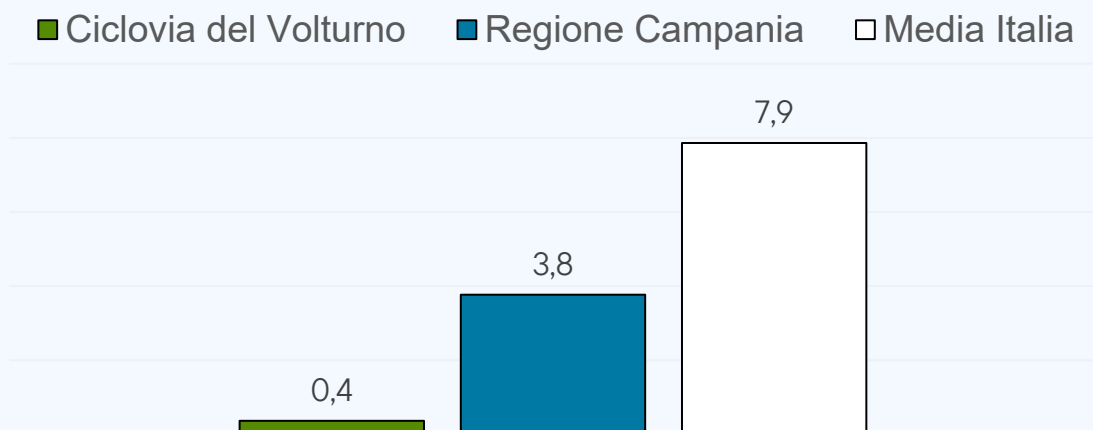
Serie storica dei comuni campani e molisani della ciclovia VS totale regione Campania. Anni 2019-2024.



2020-19: **-28,8% VS -66,6%** C.A.G.R. 2019-24: **+16,6% VS -0,2%** 2024-19: **+115,8% VS -1,0%**

Indice di pressione turistica (presenze turistiche su popolazione residente) nella ciclovia (tratto campano e molisano), con benchmark regione Campania e nazionale.

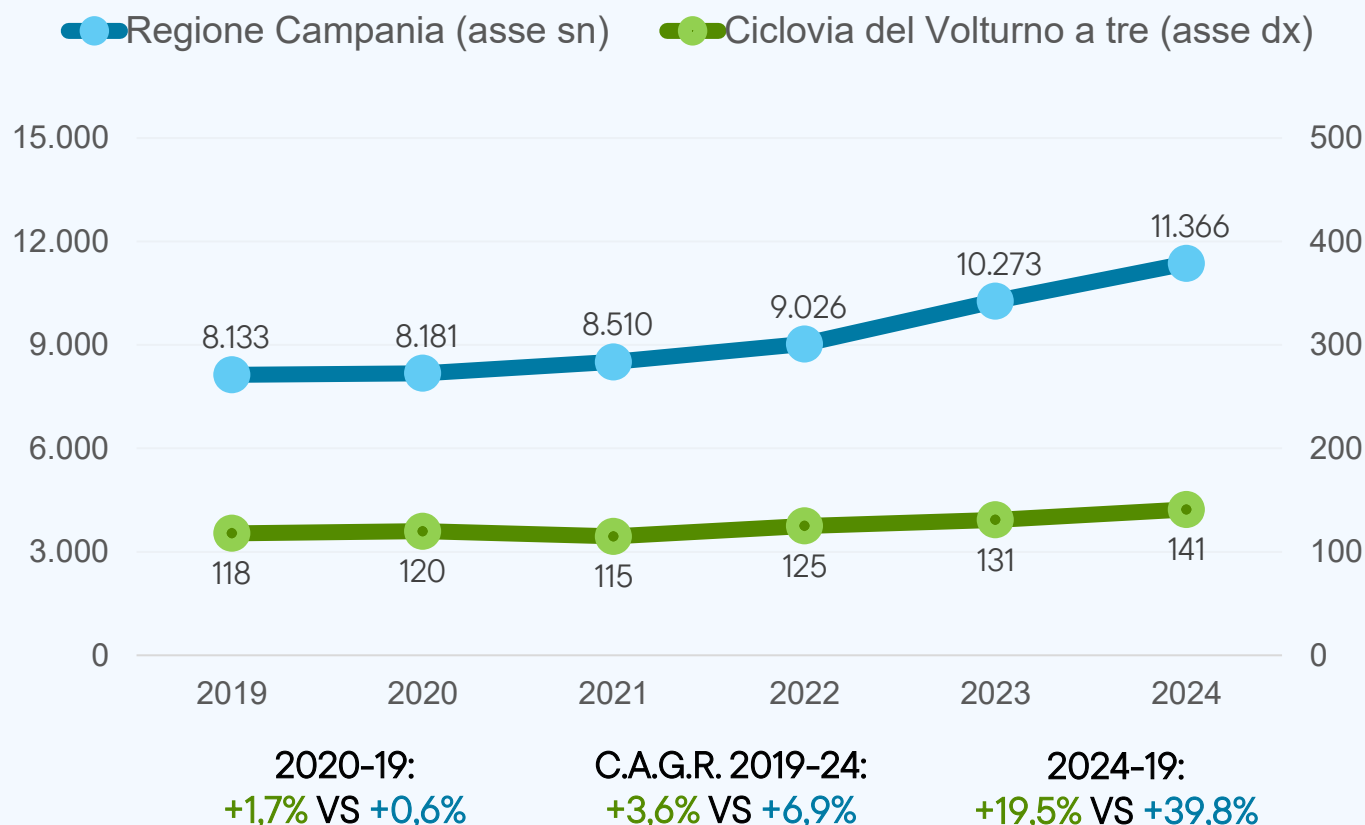
Anno 2024.



Pressione inferiore alle medie regionale e nazionale: contesto a bassissima intensità turistica strutturale.

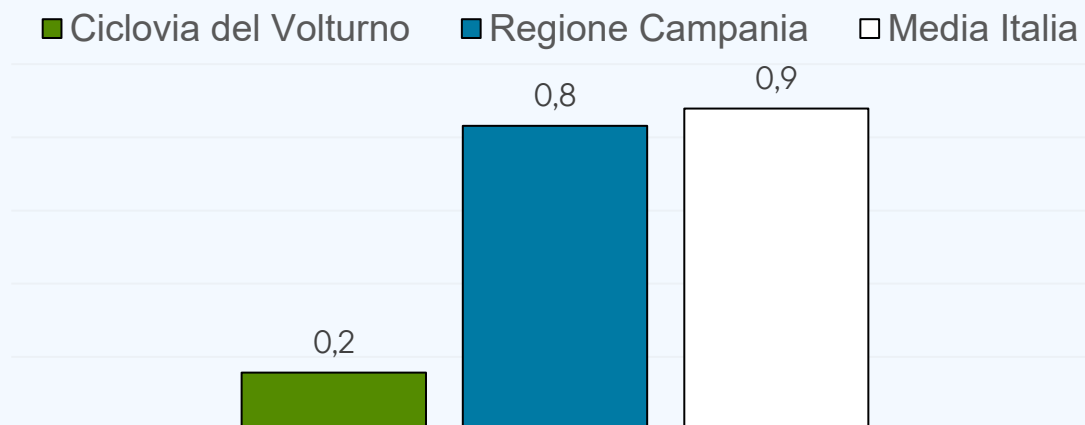
Esercizi ricettivi nei comuni della ciclovia

Serie storica dei comuni campani e molisani della ciclovia VS totale regione Campania. Anni 2019-2024.



Indice di densità ricettiva (esercizi ricettivi su superficie) nella ciclovia (tratto campano e molisano), con benchmark regione Campania e nazionale.

Anno 2024.

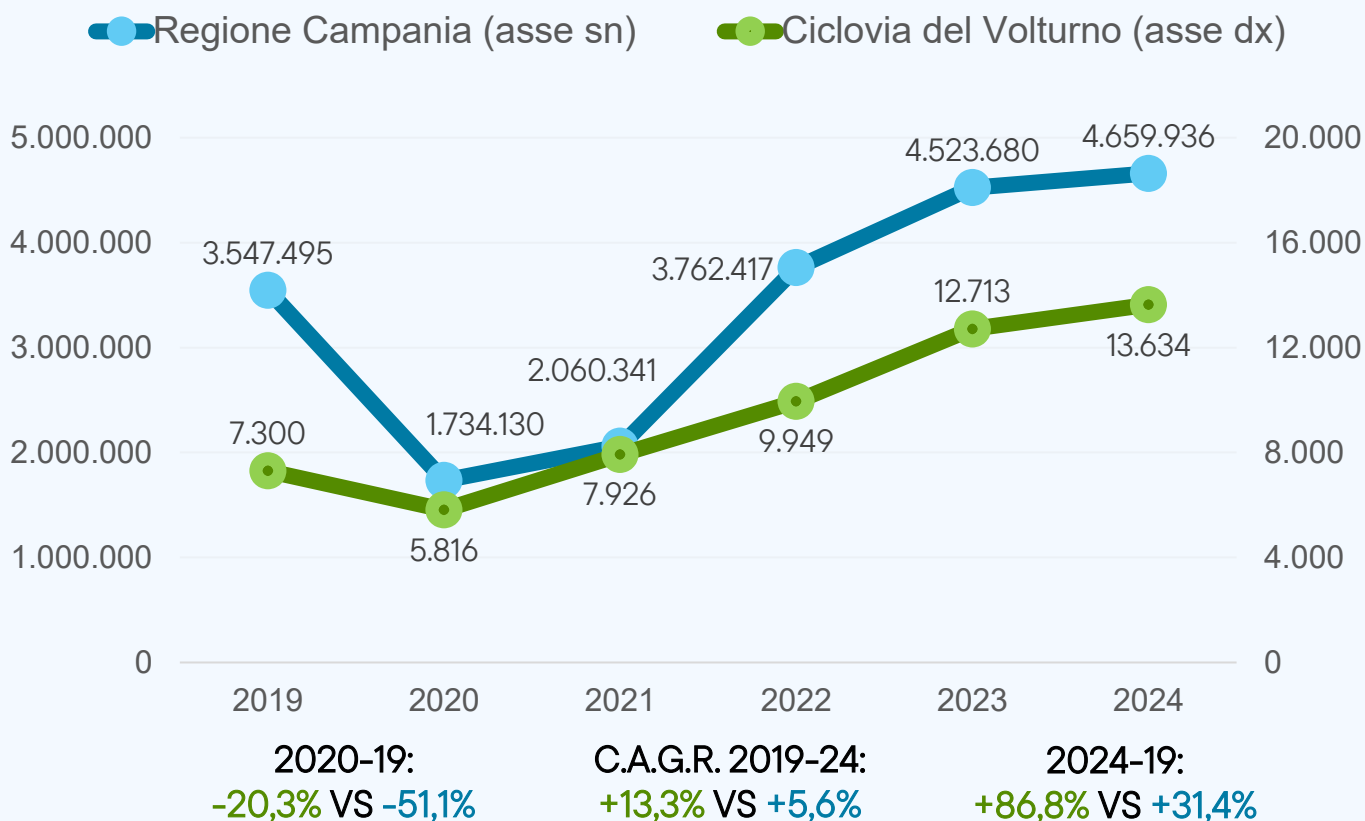


Densità inferiore alle medie regionale e nazionale: area a bassa intensità ricettiva di partenza.

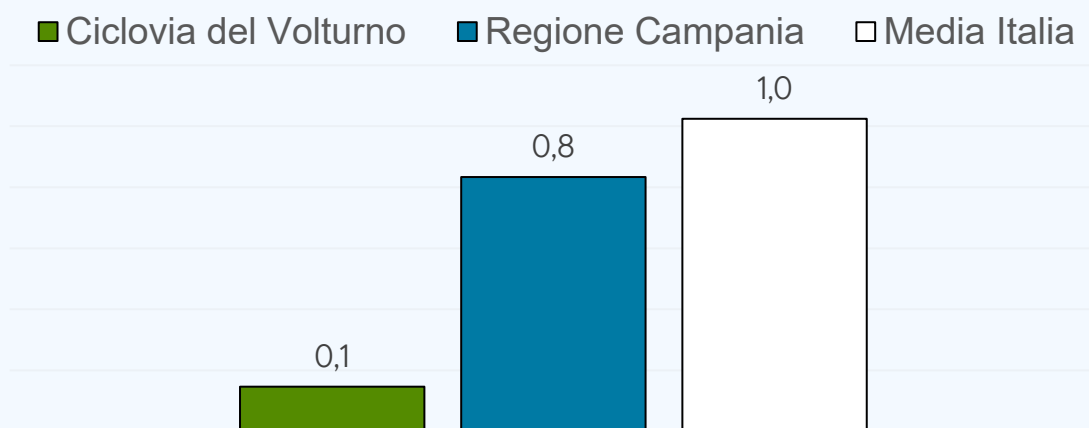
Ciclovia del Volturno

Giorni prenotati su Airbnb nei comuni della ciclovia

Serie storica dei comuni campani e molisani della ciclovia VS totale regione Campania. Anni 2019-2024.



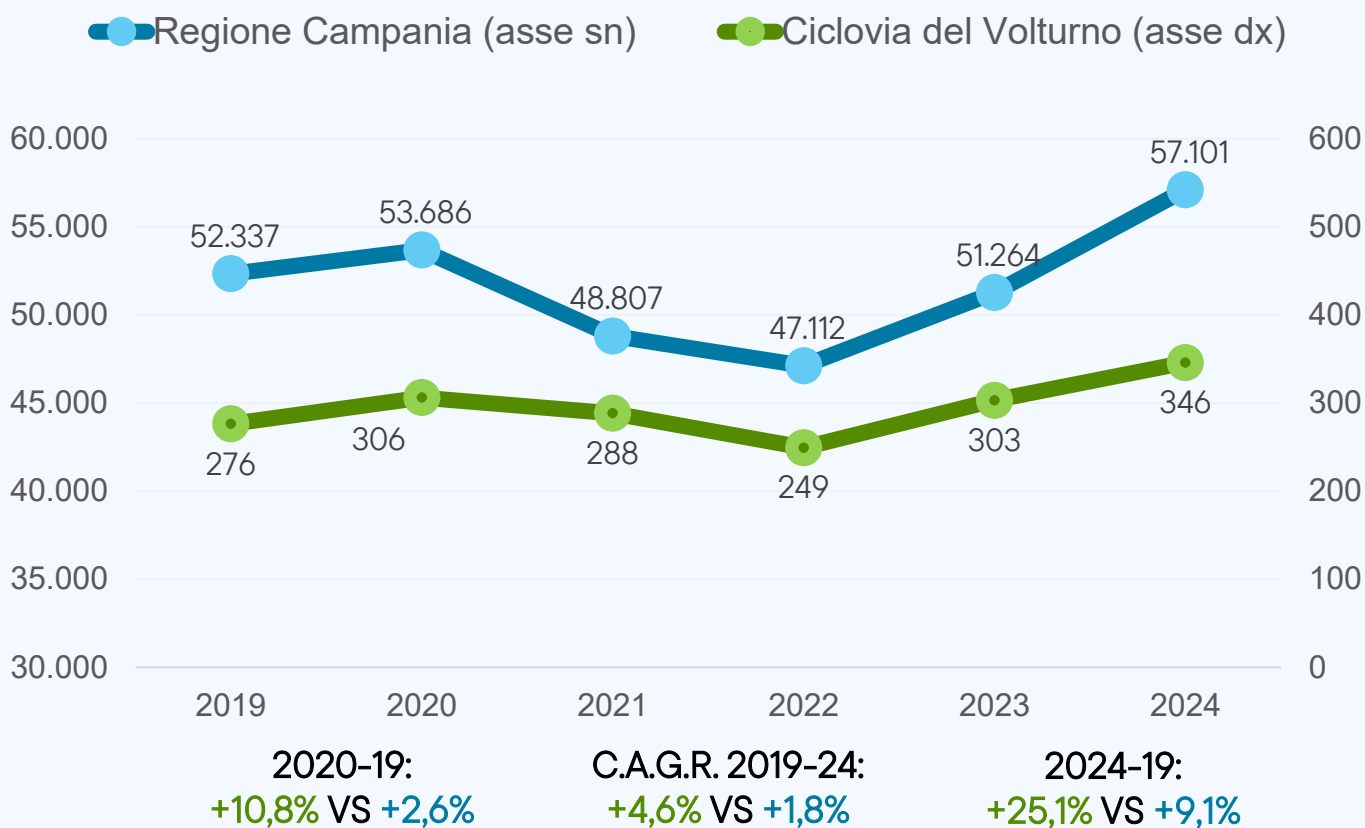
Indice di pressione turistica (giorni prenotati su popolazione residente) nella ciclovia (tratto campano e molisano), con benchmark regione Campania e nazionale. Anno 2024.



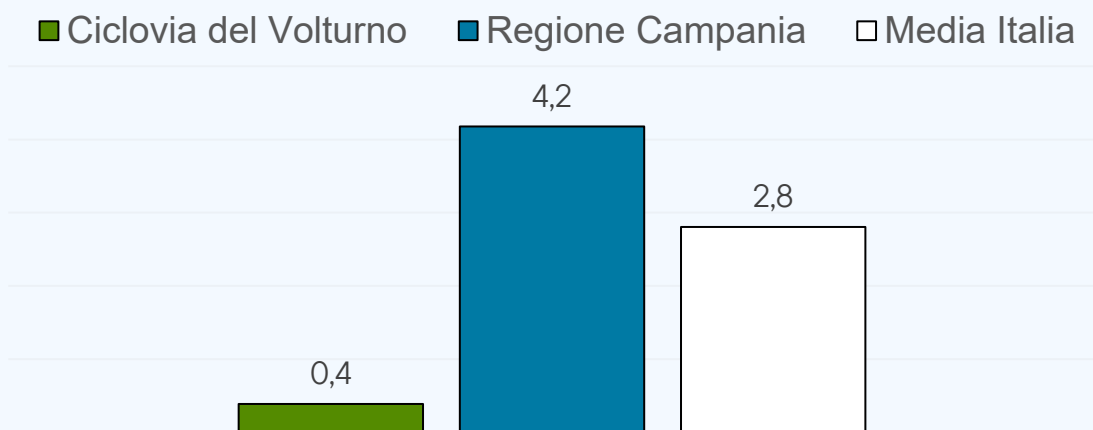
Pressione nettamente inferiore alle medie regionale e nazionale, molto contenuta anche nel mercato alternativo.

Alloggi Airbnb disponibili nei comuni della ciclovia

Serie storica dei comuni campani e molisani della ciclovia VS totale regione Campania. Anni 2019-2024.



Indice di densità ricettiva (alloggi disponibili su superficie) nella ciclovia (tratto campano e molisano), con benchmark regione Campania e nazionale. Anno 2024.

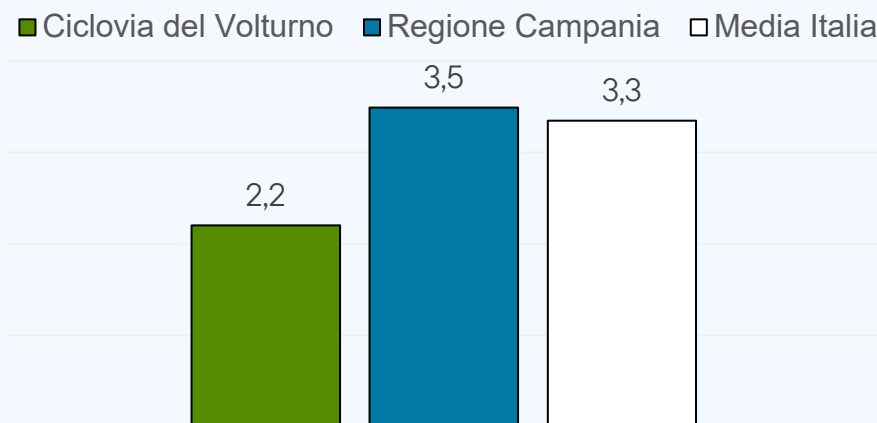


Densità molto inferiore alle medie regionale e nazionale: mercato alternativo quantitativamente limitato.

Permanenza media nei comuni della ciclovia

Indice di permanenza media (presenze su arrivi) nella ciclovia, con benchmark regionale e nazionale.

Anno 2024.



Nei comuni della Ciclovia del Volturno la permanenza media è 2,2 notti, inferiore sia al benchmark regionale (Campania 3,5) sia alla media nazionale (Italia 3,3), indicando una domanda più orientata a soggiorni brevi/escursioni.

Dinamica arrivi (denominatore)

2020-19: **-41,1%** vs **-64,4%**

CAGR 2019-24: **+15,8%** vs **+0,2%**

2024-19: **+108,0%** vs **+0,8%**

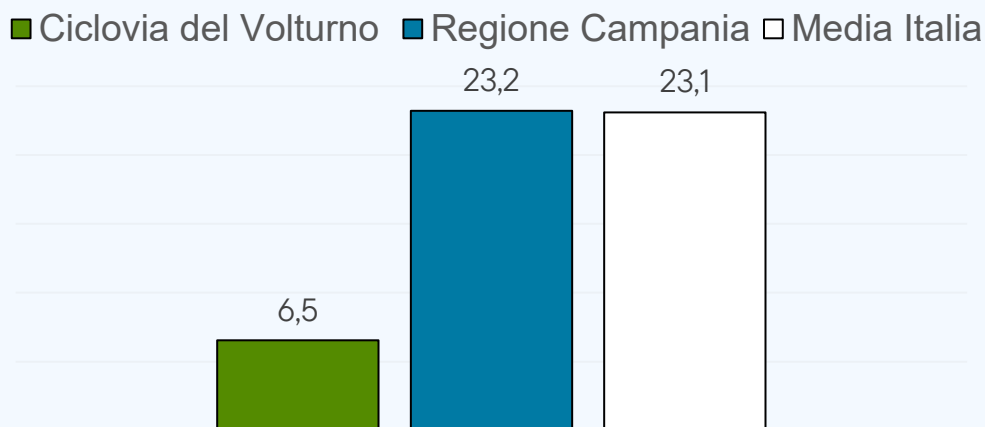
Le variazioni riportate sotto riguardano gli arrivi (denominatore) e vanno lette con cautela per effetto base: nel perimetro ciclovia i valori assoluti risultano contenuti, per cui variazioni assolute anche limitate possono generare percentuali di crescita e CAGR apparentemente elevati. L'interpretazione va quindi fatta insieme ai livelli oltre che alle variazioni percentuali.

***Nota (arrivi alberghieri):** La componente "di cui arrivi alberghieri" presenta valori assoluti troppo contenuti e non statisticamente significativi per analisi robuste (numerosità insufficiente). Per evitare letture distorte da volatilità/effetto base, il relativo grafico e le elaborazioni correlate sono state **escluse** dall'output.*

Tasso medio occupazione dei posti letto delle strutture ricettive

Tasso di occupazione medio (presenze su posti letto negli esercizi ricettivi*365) nella ciclovia, con benchmark regionale e nazionale.

Anno 2024



Nel 2024 il tasso medio di occupazione dei posti letto nei comuni della Ciclovia del Volturno è 6,5%, nettamente inferiore sia alla media regionale (Campania 23,2%) sia a quella nazionale (Italia 23,1%), indicando un utilizzo medio annuo molto più basso della capacità ricettiva nel perimetro ciclovia.

Dinamica posti letto complessivi
(denominatore – esercizi ricettivi totali)

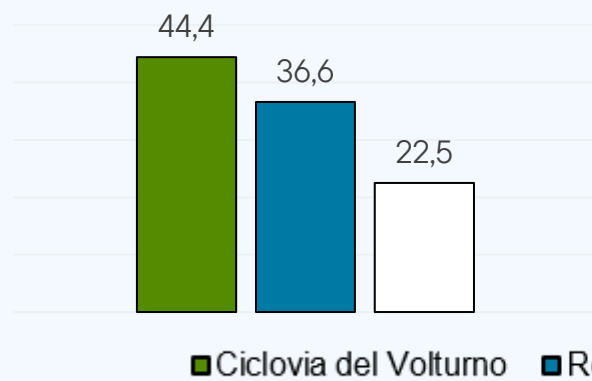
2020-19: **-0,7%** vs **+0,1%**
CAGR 2019-24: **+2,3%** vs **+2,0%**
2024-19: **+12,1%** vs **+10,5%**

Nel tempo, la capacità complessiva (posti letto, denominatore) mostra una dinamica di crescita nei comuni della ciclovia, ma i livelli di occupazione 2024 restano molto contenuti: questo suggerisce che la domanda non cresce con la stessa intensità della capacità (e/o che la domanda sia fortemente stagionale e concentrata in pochi periodi), riducendo l'occupazione media annua.

*Nota (posti letto – numerosità): anche la variabile **posti letto** nei comuni della ciclovia presenta **valori assoluti contenuti**; di conseguenza, le variazioni percentuali (e i CAGR) possono risultare poco stabili e risentire dell'**effetto base**. I risultati vanno quindi letti con cautela e sempre insieme ai **livelli assoluti**, evitando inferenze forti su scostamenti marginali.*

Altre caratteristiche del turismo nei comuni della ciclovia

Qualità dell'offerta alberghiera
Incidenza alberghi 4-5 stelle sul totale alberghi nella ciclovia, con benchmark regionale e nazionale.
Anno 2024.



Nel 2024 la quota di alberghi 4-5 stelle nei comuni della Ciclovia del Volturno è 44,4%, superiore sia alla media regionale (Campania 36,6%) sia alla media nazionale (Italia 22,5%), indicando una presenza di fascia alta relativamente elevata nel perimetro.

Dinamica offerta alberghiera 4-5 stelle (numeratore)

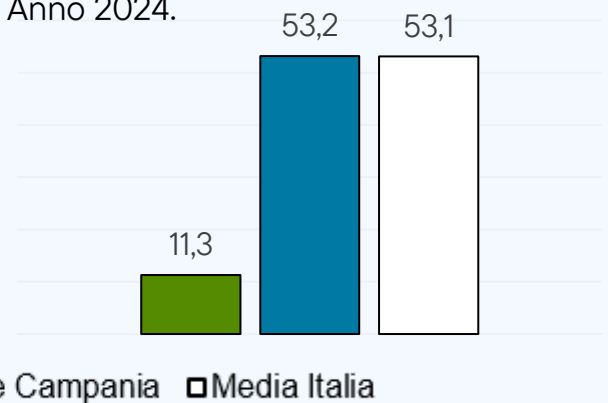
CAGR 2019-24: **+5,9%** vs **+1,2%**
2024-19: **+33,3%** vs **+6,1%**

Nel confronto temporale, la dinamica del numeratore (numero di alberghi 4-5 stelle) risulta in crescita (CAGR 2019-2024 +5,9%; 2024 vs 2019 +33,3%), ma va letta con cautela perché la numerosità di strutture può essere contenuta: variazioni anche minime nel numero assoluto possono amplificare le percentuali.

Grado di internazionalizzazione della domanda turistica

Incidenza di arrivi stranieri sul totale degli arrivi nella ciclovia, con benchmark regionale e nazionale.

Anno 2024.



Nel 2024 l'incidenza degli arrivi stranieri nei comuni della Ciclovia del Volturno è 11,3%, nettamente inferiore sia alla media regionale (Campania 53,2%) sia alla media nazionale (Italia 53,1%), delineando un profilo di domanda ancora fortemente domestico.

Dinamica arrivi stranieri (numeratore)

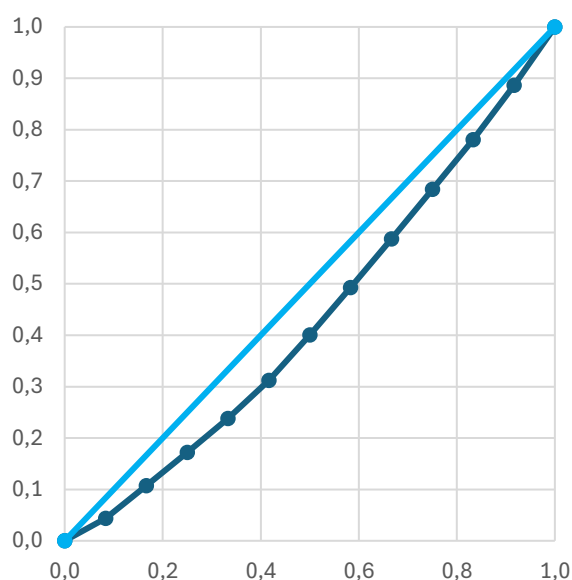
CAGR 2019-24: **+16,5%** vs **+2,3%**
2024-19: **+114,5%** vs **+12,0%**

La dinamica del numeratore (arrivi stranieri) mostra crescite molto elevate (CAGR 2019-2024 +16,5%; 2024 vs 2019 +114,5%), ma è tipicamente esposta a effetto base: su livelli iniziali bassi, incrementi assoluti contenuti possono generare variazioni percentuali molto alte; per questo l'incidenza 2024 resta l'indicatore più informativo sul grado di internazionalizzazione.

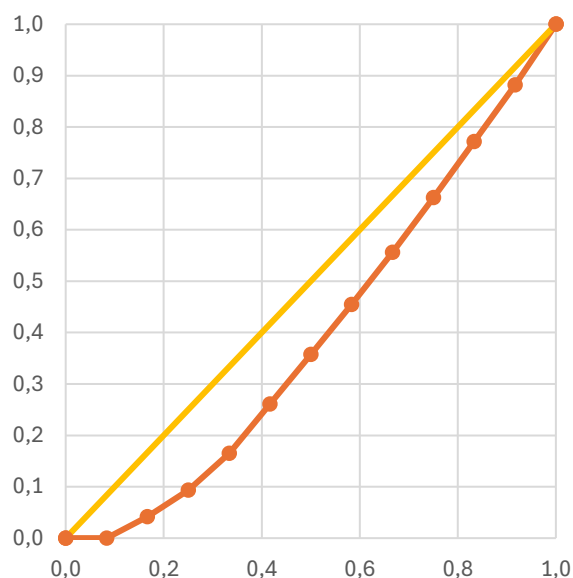
La stagionalità nei comuni della ciclovia

Le curve di Lorenz evidenziano, nel caso dei comuni della Ciclovia del Volturno, una **stagionalità relativamente più contenuta** rispetto ai contesti provinciali di riferimento. La curva riferita all'area della ciclovia risulta infatti più prossima alla bisettrice, segnalando una distribuzione dei flussi più equilibrata nel corso dell'anno, per quanto ridotti, e una minore dipendenza dalla stagione di punta. Al contrario, le province di Caserta e Isernia presentano curve più distanti dalla linea di equidistribuzione, indicative di una maggiore concentrazione dei flussi in alcuni mesi. Nel complesso, il confronto suggerisce che l'area del Volturno esprima un profilo di **domanda più regolare e meno polarizzato stagionalmente** rispetto ai territori provinciali considerati.

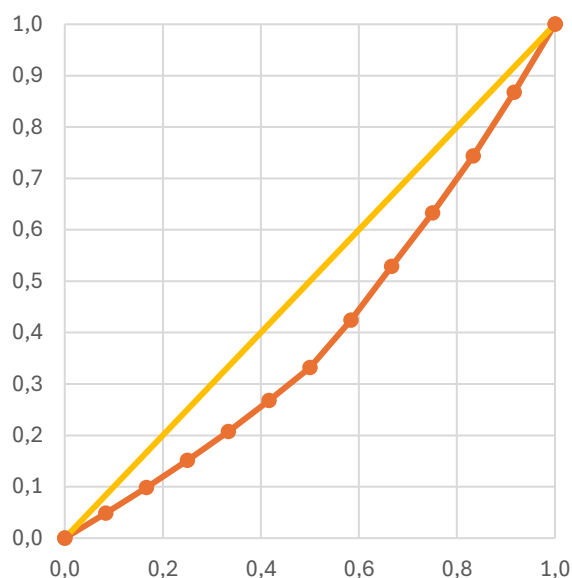
Volturno



Provincia di Caserta



Provincia di Isernia



N.B.: nelle province in cui insistono le ciclovie, i calcoli sono effettuati al netto dei comuni attraversati dalle stesse (benchmark controfattuale).

Il cluster dei cicloturisti nei comuni della ciclovia

Passando ai dati di **Location Intelligence***, i grafici che seguono presentano il posizionamento dei comuni delle province di Caserta e Isernia rispetto alla rilevanza del cluster cicloturistico, con indice normalizzato (media Italia = 100) e tre rilevazioni stagionali del 2025 (primavera, estate, inverno).

Va segnalato che nessuno dei comuni del perimetro della Ciclovia del Volturno risulta direttamente monitorato dallo strumento di Location Intelligence: l'intento è dunque quello di restituire un **quadro di contesto provinciale**.

Questo quadro evidenzia innanzitutto la costante presenza ai primi posti di **Pozzilli** e **Isernia**, che registrano valori sempre superiori alla media nazionale in tutti i periodi osservati (tra 104 e 119), segnale di una presenza relativamente significativa di turisti con profilo cicloturistico nel contesto provinciale.

Tuttavia il dato va interpretato con cautela, poiché deriva da volumi assoluti piuttosto limitati nei comuni molisani monitorati: la stabilità del posizionamento indica quindi più una persistenza relativa del cluster che una forte dimensione quantitativa.

Nei comuni della **provincia di Caserta** il cluster appare invece **più diffuso** ma con valori generalmente inferiori alla media nazionale, con alcune eccezioni stagionali (ad esempio **San Marco Evangelista** o **Aversa** in estate). La distribuzione del fenomeno tende inoltre a concentrarsi **nei contesti urbani e nell'area costiera**, mentre i territori interni legati all'asse del Volturno risultano meno rappresentati.

Un ulteriore elemento rilevante è la stabilità della graduatoria tra le diverse stagioni: le posizioni dei principali comuni cambiano poco tra primavera, estate e inverno. Questo suggerisce che la presenza del cluster cicloturistico dipende più da caratteristiche strutturali della domanda territoriale che da dinamiche di forte stagionalità.

Nel complesso, il quadro provinciale evidenzia un **potenziale cicloturistico ancora parzialmente intercettato** nell'area del Volturno, in un contesto dove i segnali più evidenti si osservano soprattutto nei poli urbani e nelle aree marittime.



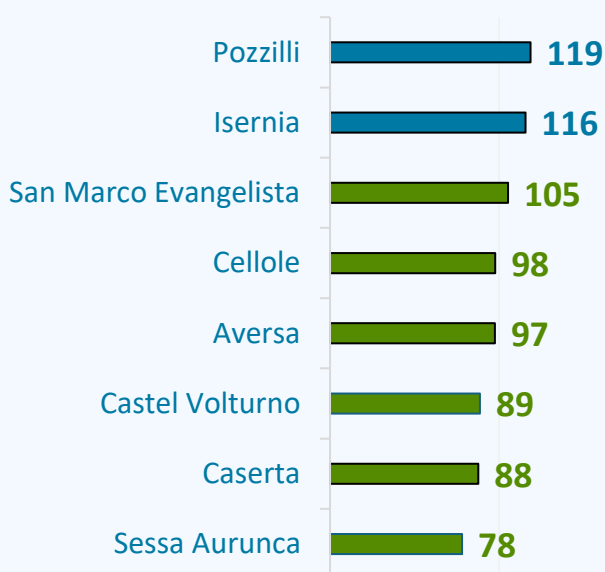
* Location Intelligence è un processo che permette di ottenere e analizzare dati geospaziali, visualizzando le informazioni statistiche ricavate dal traffico rilevato su smartphone, opportunamente anonimizzati (v. nota)

Il cluster dei cicloturisti: un quadro di contesto

Province di **Caserta** - **Isernia**

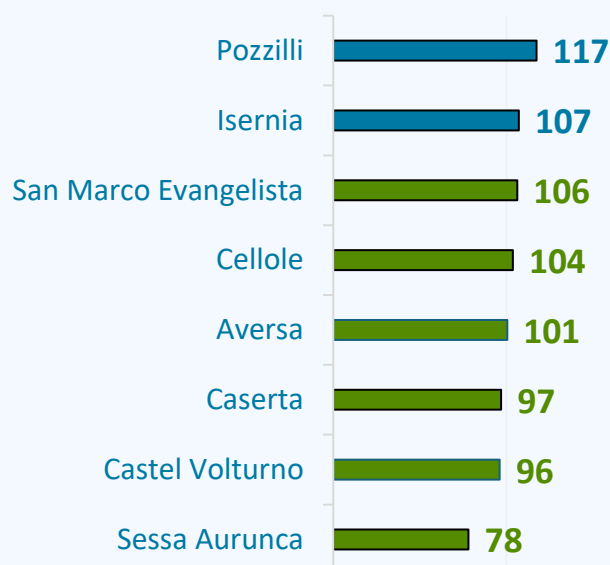
Graduatoria dei comuni della provincia in base alla rilevanza del cluster cicloturistico* nel rispettivo territorio (media Italia = 100).

Rilevati primavera¹ 2025



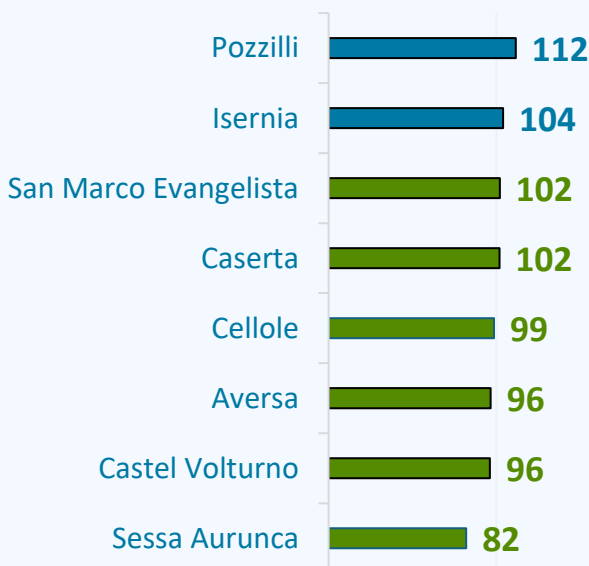
(1) Rilevazioni effettuate nei dieci giorni a cavallo della Pasqua.

Rilevati estate² 2025



(2) Rilevazioni effettuate dal primo luglio al 31 agosto.

Rilevati inverno³ 2025



(3) Rilevazioni effettuate dal 23 dicembre al 6 gennaio.



* Il cluster cicloturistico comprende turisti con profili comportamentali e d'interesse prevalentemente orientati al cicloturismo.

I servizi per i cicloturisti

Le imprese attive in **Campania** nei codici ATECO relativi alla vendita, al noleggio e alla manutenzione di biciclette ammontano a **89 unità**, di cui il 38,2% operanti specificamente nel segmento del noleggio. Le mappe riportate nella pagina seguente analizzano la distribuzione territoriale delle imprese dei servizi bike (3 ATECO) nelle regioni Campania e Molise, con riferimento ai comuni attraversati o prossimi alla Ciclovia del Volturno.

Nel complesso, emerge una marcata concentrazione delle attività nei principali poli urbani, in particolare nell'area metropolitana di Napoli e, in misura minore, nei centri urbani campani di maggiore dimensione. In tali contesti si rilevano i livelli più elevati di imprese sia nel commercio al dettaglio sia nei servizi di noleggio e manutenzione.

Lungo l'asse della Ciclovia del Volturno, la **presenza di servizi dedicati** appare invece **limitata e frammentata**. Nei comuni attraversati dal tracciato si registrano pochi operatori, spesso nell'ordine di 1-2 imprese per comune, mentre il segmento del **noleggio** di biciclette risulta particolarmente **poco sviluppato**.

Il quadro complessivo suggerisce che l'ecosistema dei servizi a supporto del cicloturismo non sia ancora pienamente strutturato lungo il corridoio della ciclovia, in coerenza con un contesto territoriale caratterizzato da una minore intensità turistica. I dati evidenziano quindi significativi **margini di rafforzamento dell'offerta locale**, in particolare nei servizi di noleggio, assistenza tecnica e manutenzione, che rappresentano componenti chiave per lo sviluppo di un prodotto cicloturistico lungo la ciclovia.



Ciclovia del Volturno

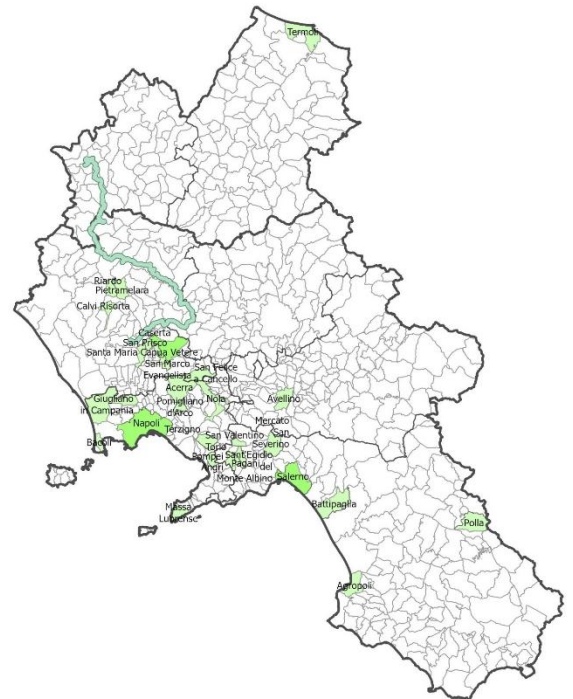
I servizi per i cicloturisti

Imprese attive nei settori del commercio al dettaglio, del noleggio e leasing operativo e della riparazione e manutenzione di biciclette nei comuni delle regioni Campania e Molise – Dati al IV trimestre del 2025.

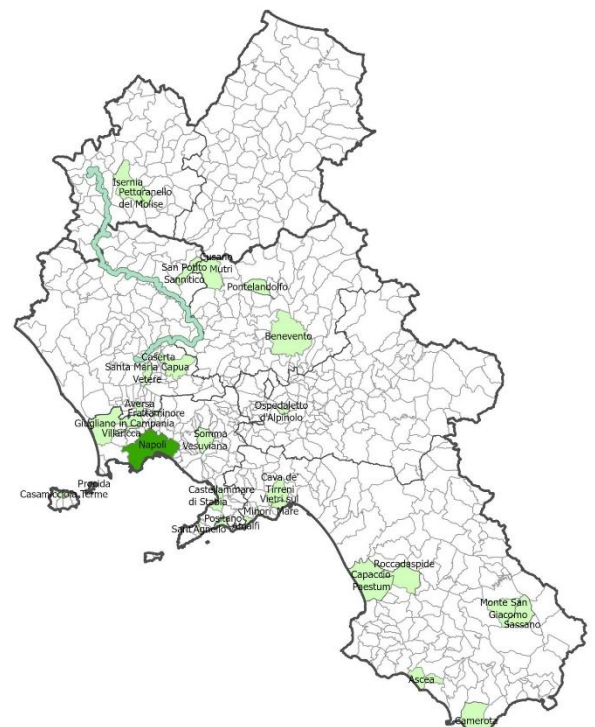
Attive ATECO 47.63.21
Commercio al dettaglio di biciclette








Attive ATECO 95.29.21
Riparazione e manutenzione di biciclette



Attive ATECO 77.21.01
Noleggio e leasing operativo di biciclette



-  Tracciato ciclovia
-  1-2 imprese
-  3-4 imprese
-  5-10 imprese
-  Oltre 10 imprese

Ciclovia del Volturno



UNIONCAMERE
CAMPANIA

Passando all'analisi qualitativa, frutto del lavoro congiunto con Unioncamere Campania, di seguito sono riportate le evidenze emerse durante il focus group con gli operatori di settore:

SLOT 1 – Domanda turistica e capacità di attrazione della ciclovia

Uno dei primi aspetti emersi dal confronto con i partecipanti è il **numero ancora ridotto di cicloturisti** che percorrono la ciclovia. Secondo le testimonianze raccolte infatti, i passaggi annuali sono stimabili in poche centinaia di cicloturisti. A tale proposito è stato inoltre precisato che al momento lungo la tratta non vi sono sistemi di monitoraggio specifici (contatori di passaggi e sistemi di rilevazione specifici) in grado di stimare con precisione il numero di utenti che percorrono l'itinerario. Di conseguenza, la percezione condivisa dagli operatori è che la ciclovia **non sia ancora** riconosciuta come **prodotto cicloturistico strutturato** in grado di generare un impatto turistico significativo sui territori attraversati.

A tal proposito, una criticità che riduce significativamente la possibilità di attrarre cicloturisti provenienti da altre regioni riguarda la **difficoltà di accesso** al punto di partenza dell'itinerario. L'inizio della ciclovia, situato presso le sorgenti del Volturno nel comune di Rocchetta a Volturno, non è infatti facilmente raggiungibile con mezzi pubblici.

Per cercare di dare risposte a questa criticità, alcuni operatori del settore hanno infatti modificato il tracciato nelle proprie proposte turistiche accorciando il percorso e facendo partire l'itinerario da Roccaravindola, località raggiungibile tramite collegamento ferroviario. Questo adattamento evidenzia, da un lato, la **proattività degli operatori** del territorio, e, dall'altro, come l'accessibilità rappresenti uno dei principali fattori che condizionano l'utilizzo turistico della ciclovia.

Ciclovia del Volturno



UNIONCAMERE
CAMPANIA

SLOT 2 – Impatti economici, occupazionali e territoriali

La ciclovia è stata inaugurata nel 2011 e ad oggi non risulta ancora sviluppato un vero ecosistema economico legato al cicloturismo lungo il percorso.

In particolare, i partecipanti hanno segnalato la necessità di **sviluppare alcuni servizi** che risultano ancora limitati:

- servizi di accoglienza per cicloturisti;
- strutture ricettive bike-friendly;
- servizi di noleggio o assistenza biciclette;
- attività economiche specificamente legate alla ciclovia.

Un'ulteriore tema da sviluppare è quello relativo all'**accoglienza**; infatti, alcuni operatori durante le attività con cicloturisti hanno riscontrato difficoltà con le strutture ricettive non ancora adeguatamente attrezzate per ospitare cicloturisti.

Tuttavia, si sottolinea il forte potenziale territoriale della ciclovia, che attraversa aree ricche di patrimonio storico, culturale e naturalistico. Tra i principali attrattori presenti nei pressi del tracciato sono stati citati:

- l'Abbazia di San Vincenzo al Volturno;
- il museo archeologico di Alife;
- il castello di Cerro al Volturno;
- la centrale idroelettrica di Presenzano;
- numerosi borghi delle aree interne tra Molise e Campania.

Questo **patrimonio** potrebbe rappresentare la base per lo sviluppo di un'offerta cicloturistica più articolata e integrata.

Ciclovia del Volturno



UNIONCAMERE
CAMPANIA

SLOT 3 – Investimenti, accessibilità e governance

La realizzazione della ciclovia è stata promossa principalmente da **iniziative associative** e dal contributo di **soggetti privati** che hanno curato la realizzazione della segnaletica e la promozione del percorso, senza il sostegno di investimenti pubblici strutturati.

Questo modello di sviluppo ha comunque consentito la nascita della ciclovia, ma ha anche determinato alcune criticità strutturali legate all'**assenza di una governance istituzionale stabile** e di politiche specifiche di valorizzazione dell'infrastruttura da parte di molti comuni attraversati.

Per questo motivo diversi partecipanti hanno evidenziato la necessità di costruire un modello di governance più solido, che coinvolga:

- amministrazioni comunali;
- associazioni ciclistiche;
- camere di commercio;
- enti regionali;
- operatori turistici.

Tra le proposte emerse vi è quella di **individuare uno o più comuni capofila**, in grado di coordinare le attività di sviluppo e promozione della ciclovia. In questo senso sono stati indicati in particolare:

- Capua, come punto di arrivo della ciclovia;
- Rocchetta a Volturno, come punto di partenza.

Un altro elemento rilevante riguarda la possibilità di integrare la **ciclovia all'interno di progetti più ampi**, tra cui:

- il piano regionale della mobilità ciclistica;
- il contratto di fiume del Volturno;
- la rete europea EuroVelo 5.



SLOT 4 – Prospettive di sviluppo e priorità strategiche

La discussione sulle prospettive di sviluppo della ciclovia si è concentrata sulla necessità di risolvere alcune criticità lungo il percorso e individuando specifiche azioni da intraprendere.

1. Criticità lungo il percorso e opportunità

- **Manutenzione della segnaletica (impatto basso):** la manutenzione della segnaletica diventa un'opportunità per rinnovare l'immagine e la sicurezza della ciclovia. Un **investimento nella manutenzione** e **ripristino della segnaletica** potrebbe attrarre più cicloturisti, aumentando la visibilità del percorso e stimolando una maggiore cura da parte dei comuni lungo il tracciato.
- **Passaggio sulla diga di Ripa Spaccata (impatto alto):** il transito sulla diga non è attualmente consentito, costringendo i ciclisti a percorrere un tratto della SS158 caratterizzato da traffico. La **difficoltà di accesso alla diga** può essere vista come una sfida da superare attraverso la creazione di soluzioni alternative, come la costruzione di un passaggio dedicato ai ciclisti. Questo potrebbe non solo migliorare la sicurezza, ma diventare anche un'attrazione distintiva della ciclovia, con la possibilità di sviluppare nuovi punti di interesse.
- **Assenza di collegamenti con l'inizio della ciclovia (impatto alto):** il punto di partenza della ciclovia non è servito da collegamenti ferroviari o autobus di linea. Questo **gap nei collegamenti** potrebbe trasformarsi in un'opportunità di sviluppo delle infrastrutture di trasporto pubblico. Investire in un collegamento ferroviario o bus che colleghino il punto di partenza della ciclovia potrebbe incentivare un maggior numero di cicloturisti e residenti ad utilizzare il percorso.
- **Scarsa pulizia lungo il percorso (impatto medio):** la pulizia e la cura dell'ambiente necessarie sulla ciclovia possono diventare una leva di valorizzazione paesaggistica. Un'azione di **sensibilizzazione** potrebbe rendere la ciclovia un simbolo di impegno ecologico, accrescendone l'appeal.



2. Azioni di promozione e valorizzazione (Rivisitazione delle priorità)

- Revisione del tracciato (bassa fattibilità): i partecipanti hanno proposto una **revisione del tracciato** per superare alcune criticità legate alla viabilità e coinvolgere ulteriori comuni, rendendo il percorso più interessante e attrattivo. Un piano di revisione potrebbe, infatti, generare nuove forme di partecipazione pubblica e privata, e accrescere l'interesse per il turismo rurale, coinvolgendo nuovi territori.
- Creazione di itinerari laterali ad anello (bassa fattibilità): la ciclovia potrebbe prevedere **percorsi di collegamento laterali** che si distacchino dalla dorsale principale per poi ricongiungersi. Si tratterebbe di itinerari alternativi ad anello, capaci di valorizzare luoghi di interesse storico, culturale e paesaggistico, coinvolgendo ulteriori centri abitati. I percorsi laterali ad anello sono un'opportunità di sviluppo di nuove attrazioni turistiche che completano l'offerta principale della ciclovia. Questi itinerari potrebbero arricchire il panorama del cicloturismo e coinvolgere anche territori marginali, creando un impatto positivo per le economie locali.
- Attivazione di **attrattori culturali** lungo il percorso (fattibilità media): i partecipanti suggeriscono di attivare musei municipali, monumenti e siti di interesse storico e archeologico mediante accordi con gli enti gestori, al fine di prevedere aperture straordinarie o orari coordinati con il flusso cicloturistico. Attivare attrattori culturali è una strategia che può stimolare il turismo esperienziale. Coordinando gli orari di apertura e organizzando eventi paralleli al flusso cicloturistico, si potrà creare un pacchetto di esperienze che arricchisca la proposta turistica lungo l'intero percorso.
- Sviluppo di una campagna di promozione coordinata (fattibilità media): una **promozione coordinata** tra i comuni potrebbe generare una visibilità forte a livello nazionale e internazionale. Coinvolgendo media locali e nazionali, si potrebbero attrarre flussi turistici non solo da cicloturisti, ma anche da appassionati di natura e sport outdoor.
- Realizzazione di una **guida ufficiale** (bassa fattibilità): potrebbe rappresentare un elemento distintivo per la ciclovia. La guida, digitale e cartacea, potrebbe anche essere utilizzata come strumento per sviluppare sinergie con operatori turistici locali e strutture bike-friendly.
- Attivazione di **profili social dedicati** (Bassa fattibilità), quale base per interagire direttamente con il pubblico di ciclisti e turisti. Diventando una risorsa digitale, potrebbe diventare un veicolo efficace di promozione e coinvolgimento di nuove generazioni di turisti.
- Mappatura delle strutture ricettive bike-friendly (bassa fattibilità): la creazione di una **mappa interattiva delle strutture bike-friendly** può migliorare l'accessibilità e la fruibilità del percorso, favorendo un ciclo virtuoso che stimola il mercato turistico locale, l'economia e il miglioramento dei servizi.

Ciclovia del Volturno



UNIONCAMERE
CAMPANIA

3. Ruolo della governance (Azione strategica per la valorizzazione)

L'individuazione di comuni capofila, come ad esempio Capua e Rocchetta a Volturno, per coordinare le attività di valorizzazione rappresenta un'opportunità per centralizzare la gestione e migliorare l'efficacia delle azioni. L'istituzione di un coordinamento forte può portare a un'efficace gestione dei fondi, un monitoraggio continuo delle criticità e un piano di sviluppo più integrato. L'approccio di governance può trasformarsi da elemento critico a punto di forza, rendendo i comuni responsabili del tracciato non solo protagonisti ma anche custodi del valore turistico e culturale della ciclovia. Questo potrebbe attrarre nuovi investitori e risorse da enti privati e pubblici, creando **sinergie** che amplifichino l'impatto complessivo del progetto.

Recap dei risultati

Il focus group ha evidenziato come la Ciclovia del Volturno rappresenti oggi un'infrastruttura con **potenzialità significative** seppur ancora inesprese.

Le principali criticità individuate riguardano:

- accessibilità limitata al punto di partenza;
- discontinuità del tracciato in alcuni punti;
- assenza di governance coordinata;
- scarsa promozione turistica;
- servizi cicloturistici ancora poco sviluppati.

Allo stesso tempo, il confronto ha messo in luce alcune **opportunità** importanti. La ciclovia attraversa territori ricchi di patrimonio storico e naturalistico e potrebbe diventare una dorsale cicloturistica strategica per le aree interne tra Molise e Campania.

Tra le priorità individuate per il futuro emergono in particolare:

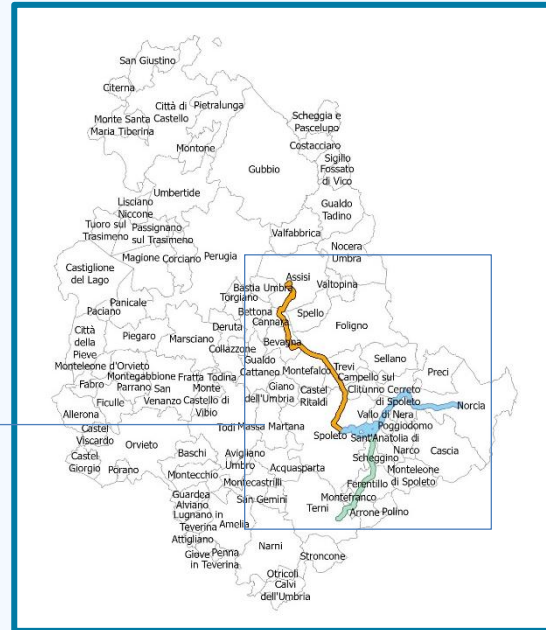
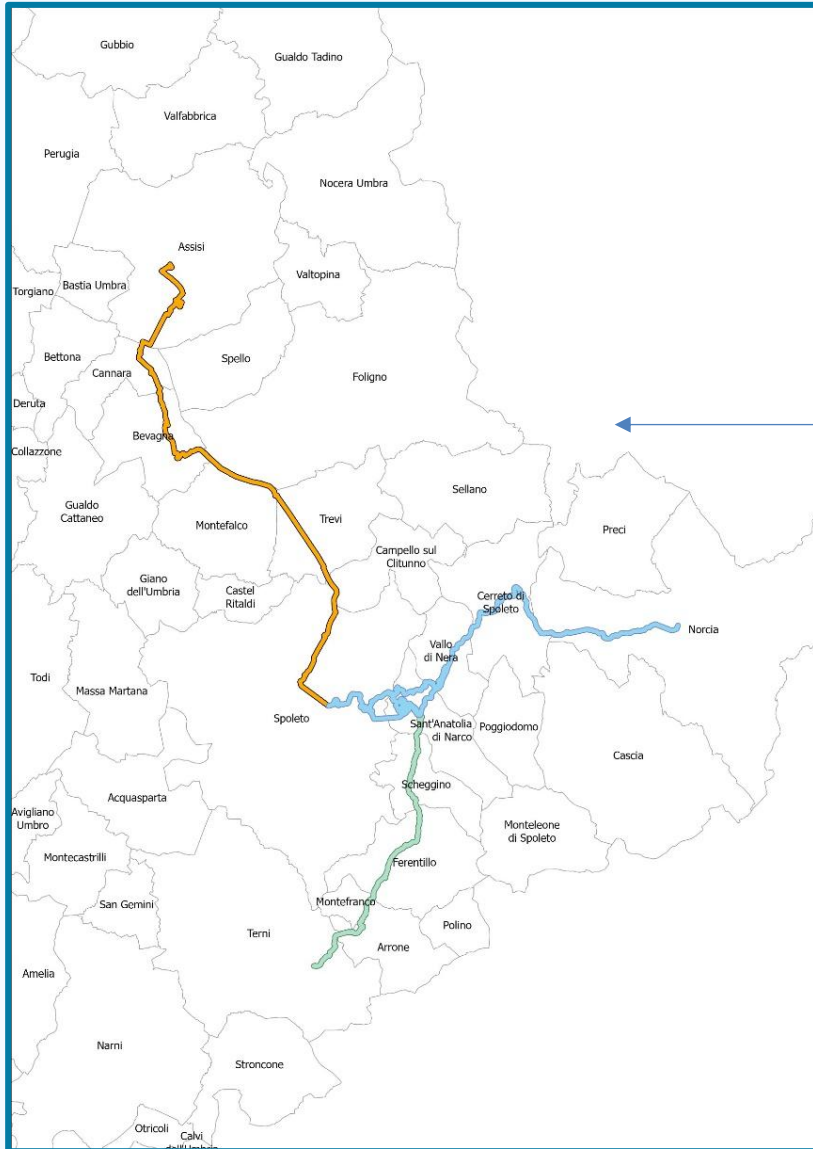
- la costruzione di una governance territoriale condivisa;
- il miglioramento dell'accessibilità e dell'intermodalità;
- lo sviluppo di servizi per cicloturisti;
- la promozione coordinata della ciclovia;
- l'integrazione con reti cicloturistiche nazionali ed europee.

Adeguatamente valorizzata, la Ciclovia del Volturno potrebbe diventare un importante strumento di sviluppo turistico e territoriale per le **aree interne** attraversate dal fiume Volturno, contribuendo alla valorizzazione del territorio circostante.




Ciclovía Assisi-Spoleto-Norcia



CAMERA DI COMMERCIO
DELL'UMBRIA



*Ciclovía del Fiume Nera – traccia operativa (canale istituzionale): GPX scaricato dal portale Umbria Tourism; file tecnicamente generato da Komoot (metadata creator=komoot) e usato come supporto cartografico.

-  Assisi-Spoleto (percorso ufficiale)
-  Spoleto-Norcia (percorso ibrido)
-  Asse ciclovía del Nera verso Marmore (ufficiale*)



Matrice percorsi - comuni



CAMERA DI COMMERCIO
DELL'UMBRIA

Percorso	T1 (intersezione)	T2 assegnato al percorso più vicino
P1 Assisi–Spoleto	Assisi; Bevagna; Campello sul Clitunno; Cannara; Foligno; Montefalco; Spoleto; Trevi	Bastia Umbra; Bettona; Castel Ritaldi; Giano dell'Umbria; Gualdo Cattaneo; Spello
P2 Spoleto–Norcia (ibrido)	Cerreto di Spoleto; Norcia; Sant'Anatolia di Narco; Scheggino; Spoleto; Vallo di Nera	Cascia; Poggiodomo; Preci; Sellano
P3 Nera→Marmore	Arrone; Ferentillo; Montefranco; Sant'Anatolia di Narco; Scheggino; Terni	—

... per un totale di 27 comuni (escluse le duplicazioni)

Perimetrazione comunale



CAMERA DI COMMERCIO
DELL'UMBRIA

Comuni attraversati* dal tracciato Assisi-Spoleto

Assisi
Bevagna
Campello sul Clitunno
Cannara
Foligno
Montefalco
Trevi

Comuni attraversati* dal tracciato Spoleto-Norcia

Cerreto di Spoleto
Norcia
Sant'Anatolia di Narco
Spoleto
Vallo di Nera

Comuni attraversati* dal tracciato Fiume Nera

Arrone
Ferentillo
Montefranco
Scheggino
Terni

Comuni limitrofi** al tracciato Assisi-Spoleto

Bastia Umbra
Bettona
Castel Ritaldi
Giano dell'Umbria
Gualdo Cattaneo
Spello

Comuni limitrofi** al tracciato Spoleto-Norcia

Cascia
Poggiodomo
Preci
Sellano

* territori direttamente intersecati dal tracciato ciclabile. Ai fini del confronto con gli stakeholder, la perimetrazione usa un tracciato operativo più esteso; la componente istituzionale è mantenuta come riferimento e la parte non istituzionale è esplicitata come variante/collegamento.

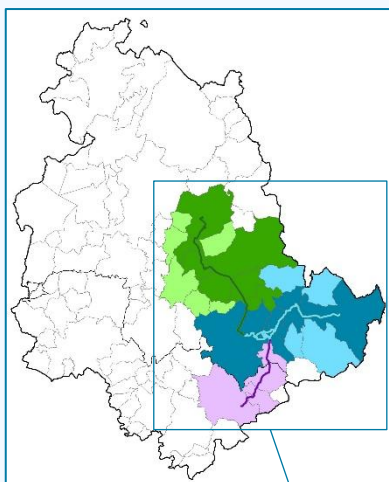
** territori non attraversati, ma inclusi se soddisfano almeno due tra i seguenti criteri:

- (D) distanza (buffer): entro 10–12 km in linea d'aria dal corridoio;
- (A) accessibilità: raggiungimento di un accesso alla ciclovia entro ~20 km su strada oppure ~20–30 min;
- (G) gateway: presenza di nodi/servizi che facilitano l'ingresso e la fruizione (es. stazione, parcheggi, servizi bici, ricettività, info-point).

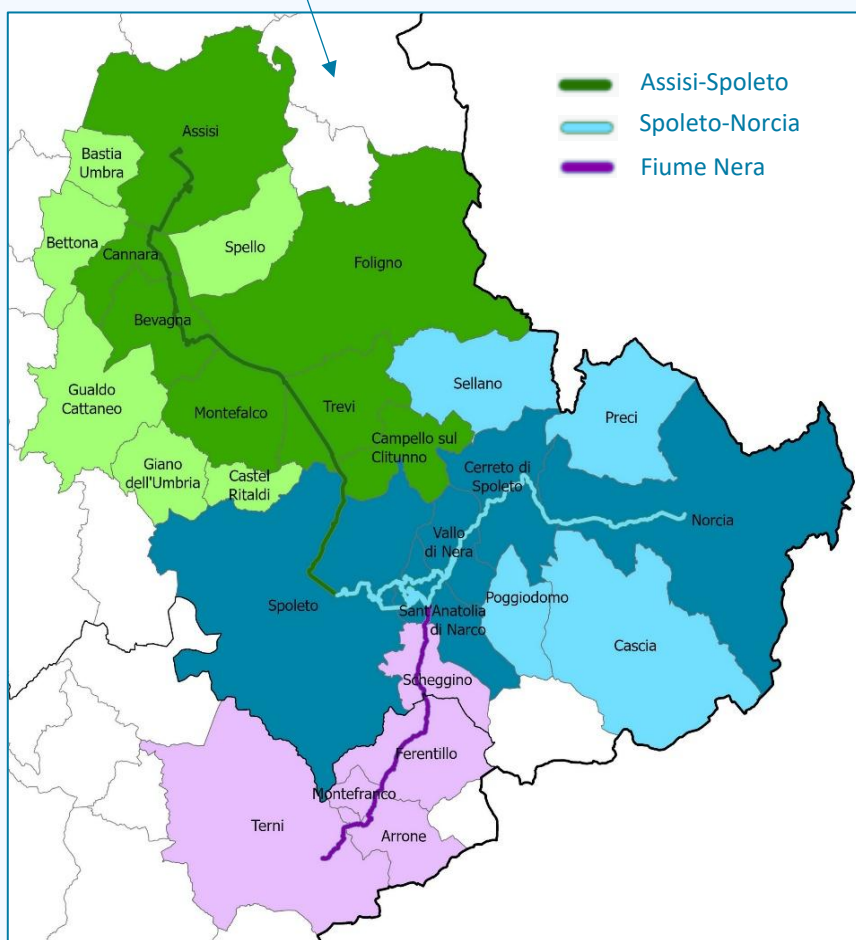
Perimetrazione comunale su mappa



CAMERA DI COMMERCIO DELL'UMBRIA



L'area oggetto di studio è stata selezionata e condivisa durante il focus group, occasione di dialogo e approfondimento sul tema, organizzato grazie al supporto della Camera di commercio dell'Umbria.



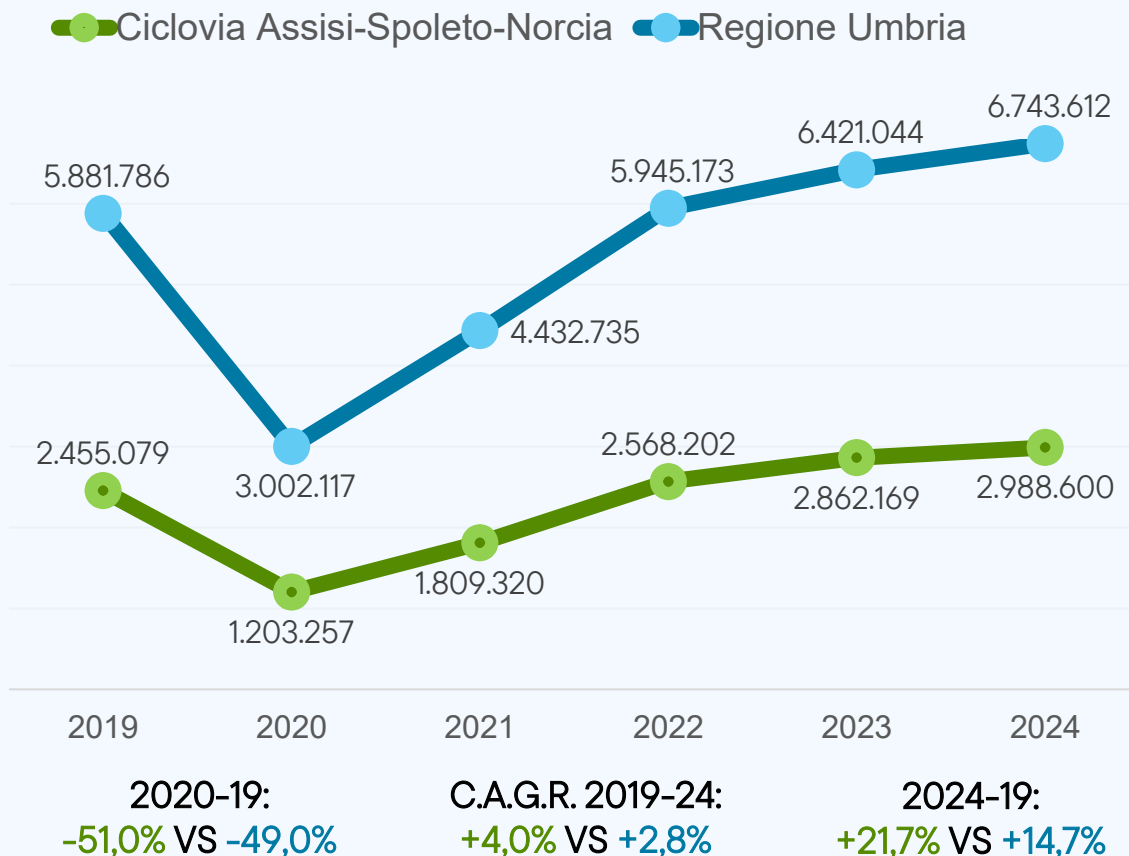
- Comuni attraversati* dal tracciato Assisi-Spoleto
- Comuni limitrofi** al tracciato Assisi-Spoleto
- Comuni attraversati* dal tracciato Spoleto-Norcia
- Comuni limitrofi** al tracciato Spoleto-Norcia
- Comuni attraversati* dal tracciato Fiume Nera

Principali evidenze

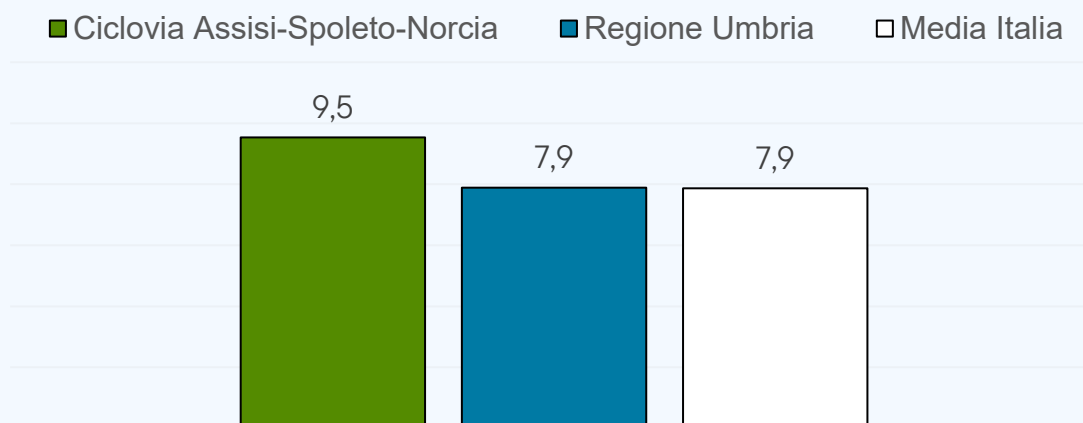
- La ciclovia insiste su comuni già ad alta intensità turistica e mostra una **ripresa post-Covid più forte** della media regionale. Nel 2024 la pressione turistica è superiore sia all'Umbria sia alla media nazionale (9,5 vs 7,9).
- **L'offerta ricettiva** lungo il tracciato **cresce stabilmente**, in linea con il trend regionale. La densità risulta superiore al dato umbro, pur rimanendo al sotto della media nazionale, lasciando intravedere margini di ulteriore sviluppo.
- Il segmento Airbnb lungo evidenzia una crescita post-Covid molto più dinamica rispetto al totale regionale. La pressione è in linea con i livelli della media nazionale, ma inferiore a quelli umbri, suggerendo **margini di espansione**.
- Lo stock di alloggi Airbnb lungo la ciclovia si mantiene stabile e più resiliente rispetto al dato regionale. La densità è allineata all'Umbria, ma inferiore alla media nazionale.
- Il cluster cicloturistico rilevato tramite Location Intelligence è particolarmente rilevante nei comuni di **Montefalco** (comune attraversato dal percorso Assisi-Spoleto), **Spello** (limitrofo allo stesso tratto) e **Foligno** (Assisi-Spoleto; attraversato), a prescindere dalla stagione di rilevazione.
- I **servizi bike** (ATECO specializzate del settore) si concentrano lungo P1 (Assisi-Spoleto) nei poli maggiori (Assisi-Foligno-Spoleto) e nei principali accessi (es. Bastia Umbra), mentre lungo P2 (Spoleto-Norcia/Valnerina) la copertura appare più debole e discontinua. I comuni P1T2/P2T2 (accessi consigliati) contribuiscono in modo significativo all'offerta complessiva, confermando che la dotazione di servizi è trainata dai **gateway/poli** oltre che dal tracciato, e rafforzando la logica del perimetro "accessi consigliati".
- Nel 2024 la **permanenza** nei comuni della ciclovia risulta più **breve** (2,3 notti) rispetto a Umbria (2,6) e Italia (3,3), indicando una domanda più orientata a soggiorni brevi.
- Anche nel **comparto alberghiero** la permanenza media si mantiene su livelli ridotti (2,9 notti), sostanzialmente in linea con l'Umbria (3,0) ma significativamente inferiore alla media italiana (6,2), a conferma di un **modello di fruizione "short stay"**.
- Nel 2024 l'**occupazione dei posti letto** nei comuni della ciclovia è **più alta** (25,9%) rispetto a Umbria (20,4%) e Italia (23,1%), segnalando una domanda relativamente più "assorbente" a parità di capacità.
- Nel **comparto hotel** l'occupazione è **ancora più elevata** (41,7%) e supera Umbria (35,6%) e Italia (32,3%), indicando una **buona performance del segmento alberghiero locale**.
- La quota di hotel 4-5 stelle è più bassa nella ciclovia (16,2%) rispetto a Umbria (19,0%) e Italia (22,5%), suggerendo **minore presenza di fascia alta nel perimetro**.
- La quota di **arrivi stranieri** è in linea con l'Umbria (27,2% vs 28,7%) ma molto sotto la media Italia (53,1%): **recupero in atto**, ma mix ancora prevalentemente domestico.

Presenze turistiche nei comuni della ciclovia

Serie storica dei comuni della ciclovia VS totale regionale. Anni 2019-2024.



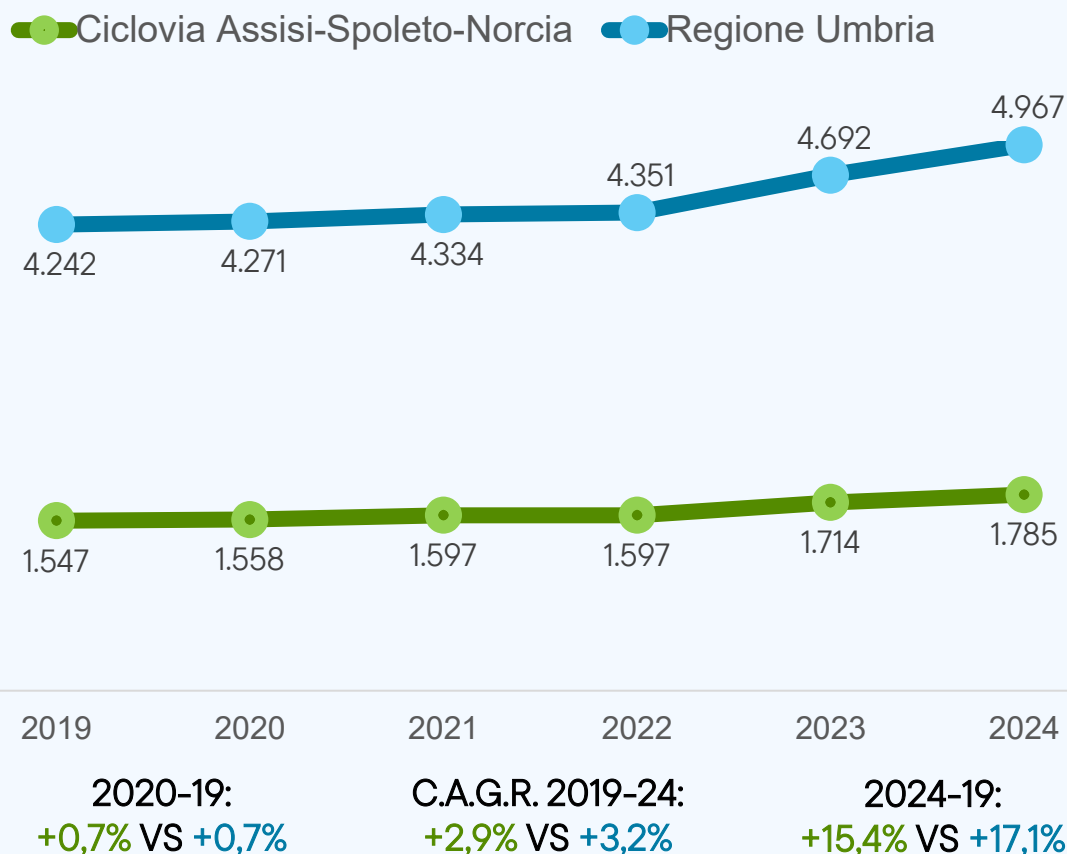
Indice di pressione turistica (presenze turistiche su popolazione residente) nella ciclovia, con benchmark regionale e nazionale. Anno 2024.



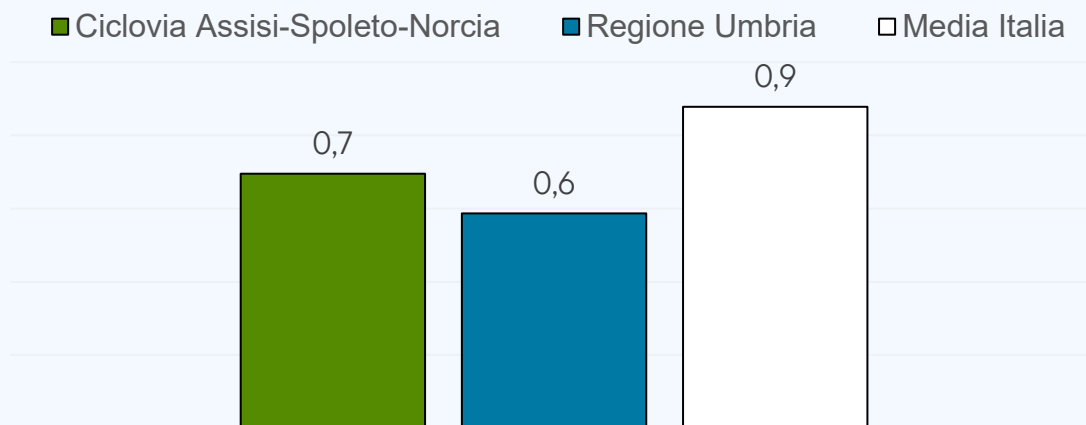
Maggiore pressione nei comuni della ciclovia, sia rispetto alla media regionale, che a quella nazionale.

Esercizi ricettivi nei comuni della ciclovia

Serie storica dei comuni della ciclovia VS totale regionale. Anni 2019-2024.



Indice di densità ricettiva (esercizi ricettivi su superficie) nella ciclovia, con benchmark regionale e nazionale. Anno 2024.

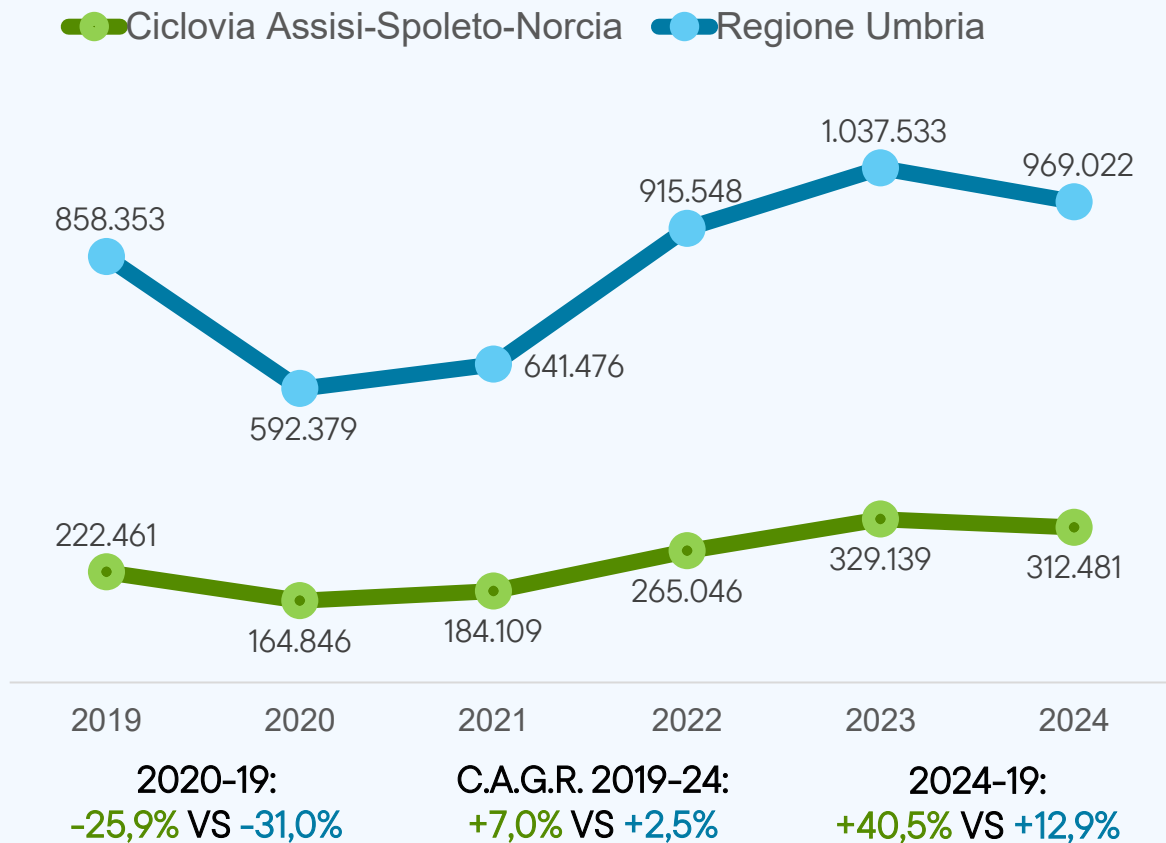


La densità ricettiva nei comuni della ciclovia si frappa tra la media regionale e quella nazionale.

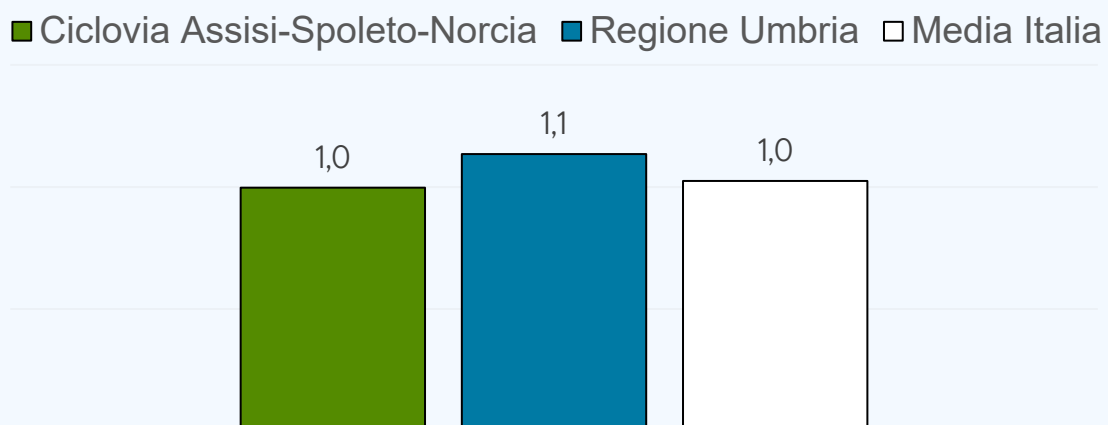
Ciclovia Assisi-Spoleto-Norcia

Giorni prenotati su Airbnb nei comuni della ciclovia

Serie storica dei comuni della ciclovia VS totale regionale. Anni 2019-2024.



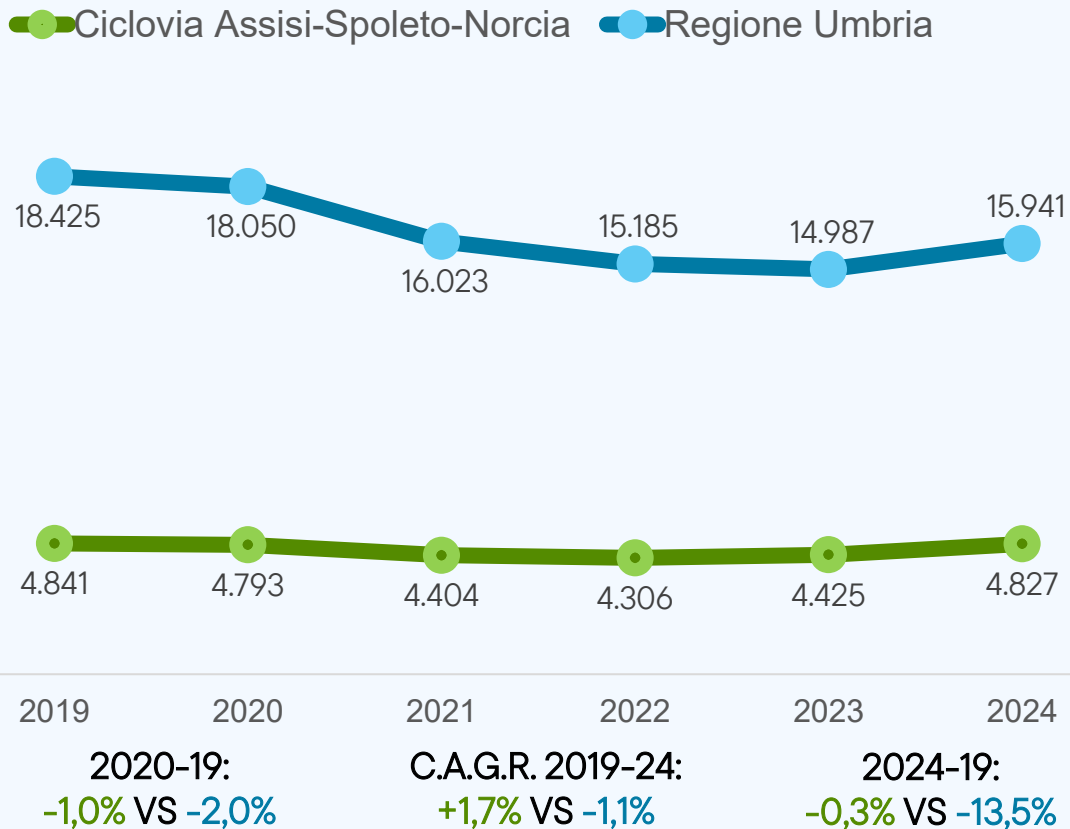
Indice di pressione turistica (giorni prenotati su popolazione residente) nella ciclovia, con benchmark regionale e nazionale. Anno 2024.



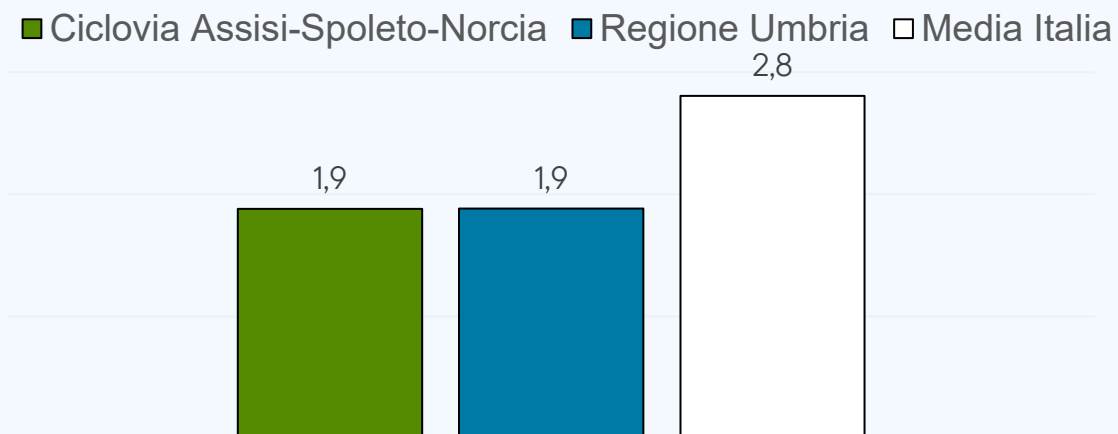
Pressione dei comuni della ciclovia in linea con quella nazionale; entrambe minori rispetto alla media regionale.

Alloggi Airbnb disponibili nei comuni della ciclovia

Serie storica dei comuni della ciclovia VS totale regionale. Anni 2019-2024.



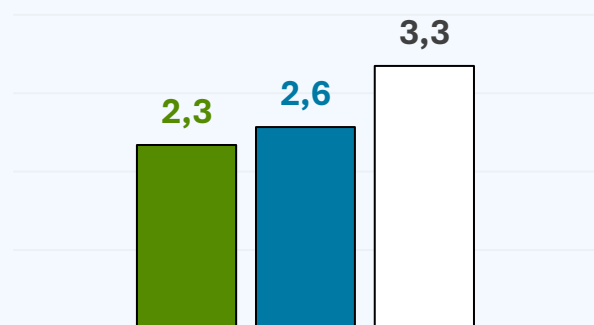
Indice di densità ricettiva (alloggi disponibili su superficie) nella ciclovia, con benchmark regionale e nazionale. Anno 2024.



Densità ricettiva dei comuni della ciclovia in linea con quella regionale; entrambe minori rispetto alla media nazionale.

Permanenza media nei comuni della ciclovía

Indice di permanenza media (presenze su arrivi) nella ciclovía, con benchmark regionale e nazionale. Anno 2024.



■ Ciclovía Assisi-Spoleto-Norcia ■ Regione Umbria □ Media Italia

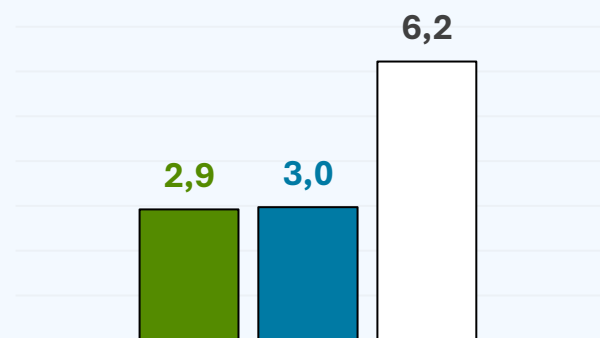
Nel 2024 la permanenza media nei comuni della ciclovía è più breve (2,3 notti) rispetto a Umbria (2,6) e Italia (3,3), indicando una domanda più orientata a soggiorni brevi.

Dinamica arrivi

2020-19: **-54,8%** vs **-53,5%**
 CAGR 2019-24: **+2,3%** vs **+1,5%**
 2024-19: **+11,8%** vs **+7,8%**

Nota lettura dinamica: le variazioni riportate sotto riguardano gli arrivi (denominatore). Nel 2020 gli arrivi calano fortemente e recuperano nel 2019-2024; l'indice di permanenza resta comunque strutturalmente più basso nei comuni della ciclovía rispetto a Umbria e Italia.

Indice di permanenza media alberghiera (presenze alberghiere su arrivi alberghieri) nella ciclovía, con benchmark regionale e nazionale.



■ Ciclovía Assisi-Spoleto-Norcia ■ Regione Umbria □ Media Italia

Nel 2024 la permanenza media alberghiera nei comuni della ciclovía è pari a 2,9 notti, sostanzialmente in linea con la media regionale (3,0) ma nettamente inferiore alla media Italia (6,2), indicando che l'ospitalità alberghiera lungo il corridoio è prevalentemente orientata a soggiorni brevi rispetto al profilo nazionale.

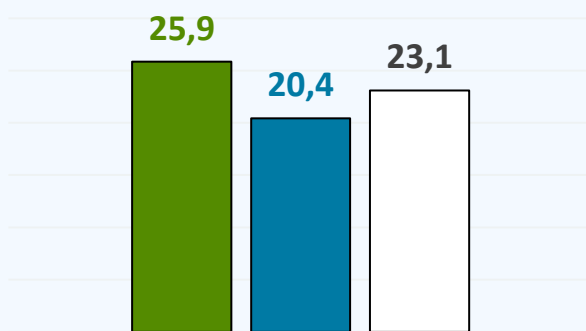
Dinamica arrivi alberghieri

2020-19: **-48,0%** vs **-46,0%**
 CAGR 2019-24: **+1,0%** vs **+0,2%**
 2024-19: **+5,0%** vs **+1,3%**

Nota lettura dinamica: le variazioni riportate sotto riguardano gli arrivi alberghieri (denominatore). La contrazione 2020 e la ripresa successiva sono coerenti con i benchmark; nel 2024, nonostante il recupero degli arrivi, la permanenza alberghiera nei comuni della ciclovía mantiene un profilo short stay e resta distante dalla media nazionale.

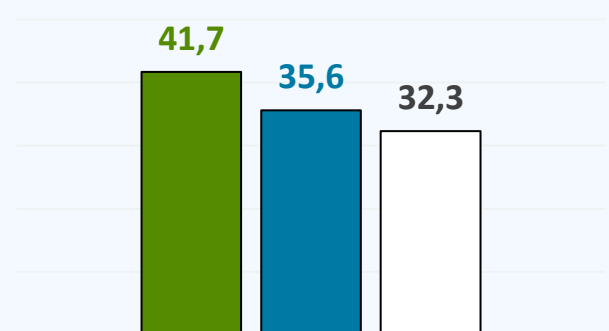
Tasso medio occupazione dei posti letto delle strutture ricettive

Tasso di occupazione medio (presenze su posti letto negli esercizi ricettivi*365) nella ciclovia, con benchmark regionale e nazionale.
Anno 2024



■ Ciclovia Assisi-Spoleto-Norcia ■ Regione Umbria □ Media Italia

Tasso di occupazione medio alberghiero (presenze alberghiere su posti letto negli esercizi ricettivi alberghieri *365) nella ciclovia, con benchmark regionale e nazionale.
Anno 2024



Nel 2024 il tasso medio di occupazione dei posti letto nei comuni della ciclovia è 25,9%, superiore sia alla media regionale (20,4%) sia a quella nazionale (23,1%): a parità di capacità, la domanda complessiva risulta quindi relativamente più “assorbente” nel perimetro ciclovia.

Dinamica posti letto complessivi

2020-19: -2,0% vs -0,9%

CAGR 2019-24: -0,2% vs +0,5%

2024-19: -1,0% vs +2,3%

Nel tempo la capacità complessiva nei comuni della ciclovia risulta sostanzialmente stabile: nel 2020 la variazione è contenuta (-2,0% vs -0,9% Umbria) e nel medio periodo non emerge un’espansione strutturale (CAGR 2019-24 -0,2 vs +0,5; 2024-19 -1,0 vs +2,3). In questo quadro, l’aumento dell’occupazione 2024 è interpretabile soprattutto come miglioramento della domanda a capacità quasi invariata.

Nel solo comparto alberghiero, l’occupazione è ancora più elevata (41,7%), sopra Umbria (35,6%) e Italia (32,3%), segnalando una buona performance del segmento hotel.

Dinamica posti letto alberghieri

2020-19: -5,8% vs -2,7%

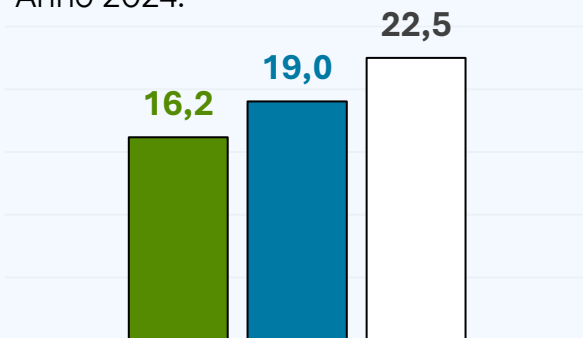
CAGR 2019-24: -3,0% vs -2,1%

2024-19: -14,2% vs -10,2%

Per il solo comparto alberghiero la capacità mostra invece una contrazione più marcata: nel 2020 il calo è più forte (-5,8% vs -2,7% Umbria) e prosegue nel medio periodo. La riduzione dei posti letto hotel può quindi contribuire ad alzare il tasso di occupazione osservato nel 2024, a parità (o crescita) della domanda alberghiera.

Altre caratteristiche del turismo nei comuni della ciclovia

Qualità dell'offerta alberghiera
Incidenza alberghi 4-5 stelle sul totale alberghi nella ciclovia, con benchmark regionale e nazionale.
Anno 2024.



■ Ciclovia Assisi-Spoleto-Norcia ■ Regione Umbria □ Media Italia

Nel 2024 la quota di alberghi 4-5 stelle nei comuni della ciclovia è 16,2%, inferiore sia alla media regionale (19,0%) sia a quella nazionale (22,5%), indicando una dotazione di fascia alta relativamente meno presente nel perimetro.

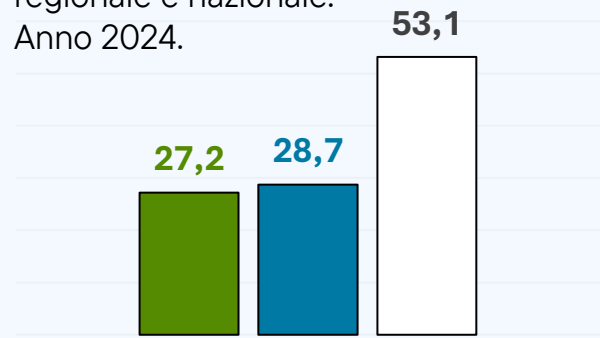
Dinamica offerta alberghiera 4-5 stelle

CAGR 2019-24: **-1,2%** vs **-0,5%**
2024-19: **-5,9%** vs **-2,4%**

Nel confronto temporale, la dinamica si riferisce al numeratore (numero di alberghi 4-5 stelle). L'incidenza mostra una lieve contrazione nel periodo 2019-2024 (CAGR -1,2 vs -0,5 Umbria) e una riduzione più marcata anche nel confronto 2024 vs 2019 (-5,9 vs -2,4), segnalando che la presenza della fascia alta tende a ridursi più rapidamente nei comuni della ciclovia rispetto al benchmark regionale (a parità del denominatore: totale alberghi).

Grado di internazionalizzazione della domanda turistica

Incidenza di arrivi stranieri sul totale degli arrivi nella ciclovia, con benchmark regionale e nazionale.
Anno 2024.



■ Ciclovia Assisi-Spoleto-Norcia ■ Regione Umbria □ Media Italia

Nel 2024 l'incidenza degli arrivi stranieri nei comuni della ciclovia è 27,2%, sostanzialmente in linea con la media regionale (28,7%), ma nettamente inferiore alla media nazionale (53,1%), indicando un profilo di domanda ancora prevalentemente domestico rispetto al mix Italia.

Dinamica arrivi stranieri

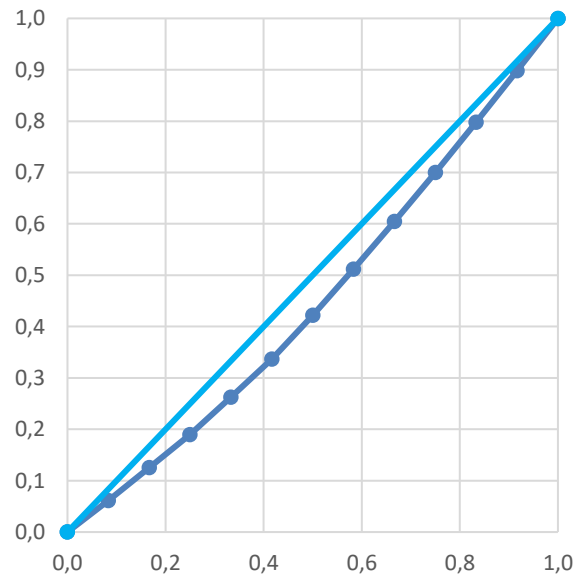
CAGR 2019-24: **+2,5%** vs **+1,3%**
2024-19: **+13,3%** vs **+6,7%**

Nel confronto temporale, la dinamica si riferisce al numeratore (arrivi stranieri). L'internazionalizzazione evidenzia una dinamica di recupero più intensa rispetto al benchmark regionale, pur senza colmare il divario strutturale rispetto alla media nazionale (a parità del denominatore: totale arrivi).

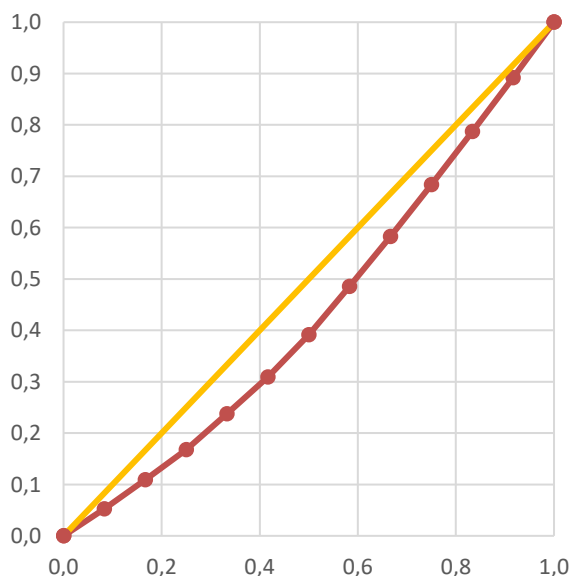
La stagionalità nei comuni della ciclovia

Le curve di Lorenz evidenziano, nel caso dei comuni della Ciclovia Assisi-Spoleto-Norcia, una **stagionalità meno accentuata** rispetto ai benchmark provinciali di riferimento. La curva dell'area della ciclovia risulta infatti più vicina alla bisettrice rispetto a quelle della provincia di Perugia e, in misura ancora più evidente, della provincia di Terni, segnalando una **distribuzione dei flussi più equilibrata** nel corso dell'anno e una minore concentrazione nei soli mesi di punta. Nel complesso, il confronto suggerisce che l'area della ciclovia presenti un profilo di **domanda più regolare e meno polarizzato** stagionalmente rispetto ai contesti provinciali considerati, calcolati al netto dei comuni attraversati dalla stessa infrastruttura.

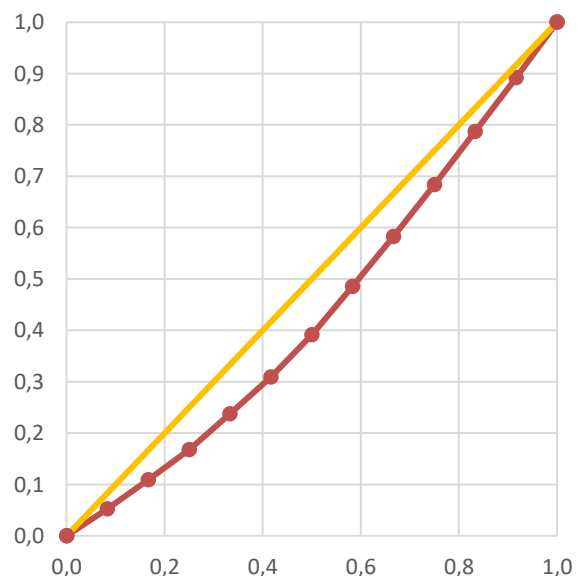
Assisi-Spoleto-Norcia



Provincia di Perugia



Provincia di Terni



N.B.: nelle province in cui insistono le ciclovie, i calcoli sono effettuati al netto dei comuni attraversati dalle stesse (benchmark controfattuale).

Valutazione di impatto

Quadro descrittivo

La ciclovia Assisi-Spoleto-Norcia insiste su un'area caratterizzata da località **già fortemente turistiche**, con una pressione turistica superiore alla media regionale e nazionale e con una dinamica post-Covid relativamente favorevole. Anche sul lato dell'offerta e del mercato extra-alberghiero emergono **segnali di vitalità**, pur con differenze interne tra poli più forti e aree più fragili. I servizi bike e il cluster cicloturistico risultano maggiormente concentrati nei comuni più strutturati e nei nodi di accesso, mentre alcuni segmenti interni mostrano una dotazione più debole e discontinua.

Risultato di impatto

Il modello non suggerisce un'accelerazione netta e generalizzata della **domanda turistica ufficiale** rispetto ai territori di confronto. Il segnale su arrivi e presenze appare complessivamente vicino alla neutralità, o solo **debolmente favorevole** in alcuni segmenti, e non consente di attribuire esclusivamente alla ciclovia un surplus stabile di volumi turistici.

Diversa è invece la lettura sul lato dell'**offerta**. Qui emergono **segnali più solidi** di rafforzamento, sia in termini di struttura ricettiva sia in termini di qualificazione del prodotto territoriale. In altre parole, la ciclovia sembra incidere più chiaramente sulla capacità del territorio di organizzarsi e posizionarsi come destinazione, che non su un aumento immediato e generalizzato dei flussi ufficiali.

Anche il confronto tra mercato tradizionale e mercato alternativo è istruttivo. Le statistiche ufficiali non mostrano un vantaggio netto ampio, mentre le evidenze integrative, inclusa la componente extra-alberghiera, suggeriscono movimenti più interessanti sul piano della composizione dell'offerta e dell'adattamento del territorio a **forme di domanda più flessibili**. Questo non ribalta il risultato generale, ma lo qualifica meglio: l'impatto appare più **"di struttura"** che "di volume".

Dal punto di vista territoriale, i risultati sono anche eterogenei tra segmenti. I comuni più forti, i poli maggiori e i gateway reggono meglio, mentre le aree più fragili e interne, in particolare lungo la Valnerina, mostrano una capacità minore di trasformare la presenza della ciclovia in vantaggio turistico netto. Questo rafforza l'idea che l'**impatto non** sia **uniforme**, ma dipenda dalla capacità locale di agganciare l'infrastruttura con servizi, ricettività e accessibilità.

La permanenza media rappresenta un ulteriore elemento utile di lettura. Non emerge tanto come segnale di forte espansione della domanda, quanto piuttosto come possibile indizio di una **fruizione più qualificata** o meno compressa nel solo escursionismo giornaliero. Anche su questo aspetto, tuttavia, il segnale va letto con prudenza e come elemento complementare e non decisivo.

Ciclovía Assisi-Spoleto-Norcia

Infine, sul piano della stagionalità, i dati mensili segnalano primi elementi di **attenuazione della concentrazione**, ma in misura ancora moderata. Il contributo della ciclovía sembra quindi più coerente con una lenta ricomposizione del profilo turistico annuale che con una trasformazione già pienamente consolidata.

Letture sostanziale

Assisi-Spoleto-Norcia sembra quindi muoversi soprattutto verso:

- un rafforzamento dell'offerta più che della domanda;
- una migliore capacità di qualificare e distribuire il prodotto turistico;
- una moderata tendenza alla destagionalizzazione;
- un impatto differenziato, più forte dove il territorio è già strutturato.



Il cluster dei cicloturisti nei comuni della ciclovía

Passando all'analisi tramite **Location Intelligence***, i grafici che seguono presentano una graduatoria dei comuni della perimetrazione (media Italia = 100) in base alla rilevanza del cluster cicloturistico rilevato, con tre finestre stagionali 2025: primavera (Pasqua), estate (luglio-agosto) e inverno (23 dicembre – 6 gennaio).

In tutte le stagioni emerge un nucleo di comuni del corridoio **Assisi-Foligno-Spoleto** (P1 complessivo: attraversati + accessi) che si colloca stabilmente in linea o sopra la media nazionale: **Montefalco** e **Spello** sono i valori più elevati e ricorrenti (circa 113–124), seguiti da **Foligno** (circa 99–108) e, in alcune stagioni, da **Bastia Umbra** (circa 99–102). Questo profilo indica una maggiore “compatibilità” del territorio con comportamenti e interessi cicloturistici, soprattutto nei poli e nei gateway della Valle Umbra.

I comuni più direttamente associati alla componente “di rete” e all'asse Valnerina (es. Terni e Cascia) mostrano valori sistematicamente inferiori alla media (Terni ~85–90, Cascia ~72–75), segnalando una minore incidenza relativa del cluster cicloturistico rispetto al benchmark nazionale, almeno nelle finestre osservate.

La lettura stagionale evidenzia inoltre che i **punteggi** tendono a essere **più alti in estate e inverno** per i comuni di punta (**Montefalco** in particolare), mentre nella finestra primaverile i valori risultano più compressi: ciò è coerente con finestre di rilevazione diverse per durata e con un profilo di domanda cicloturistica più “maturo” nei periodi di maggiore mobilità.



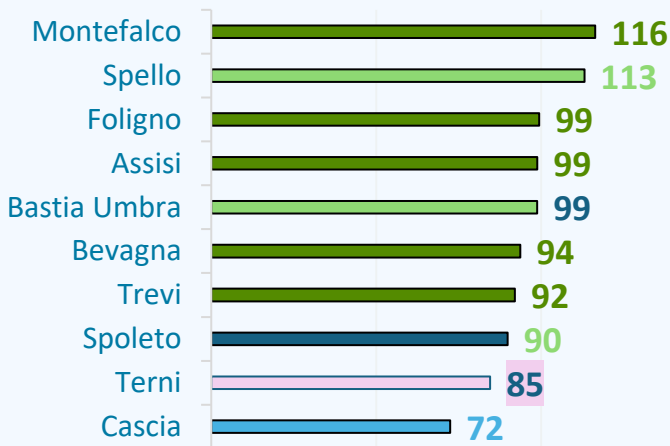
* Location Intelligence è un processo che permette di ottenere e analizzare dati geospaziali, visualizzando le informazioni statistiche ricavate dal traffico rilevato su smartphone, opportunamente anonimizzati (v. nota)
Nota metodologica importante per l'interpretazione: i valori sono indici relativi (Italia=100) e si basano su finestre temporali non omogenee (10 giorni Pasqua vs due mesi estivi vs ~2 settimane inverno). Inoltre, per i comuni con numerosità ridotte l'indice può risultare più volatile: la graduatoria va quindi letta come indicazione di “posizionamento relativo” e non come misura assoluta di flussi cicloturistici.

Il cluster dei cicloturisti nei comuni della ciclovia

Graduatoria dei comuni della ciclovia in base alla rilevanza del cluster cicloturistico* nel rispettivo territorio (media Italia = 100).

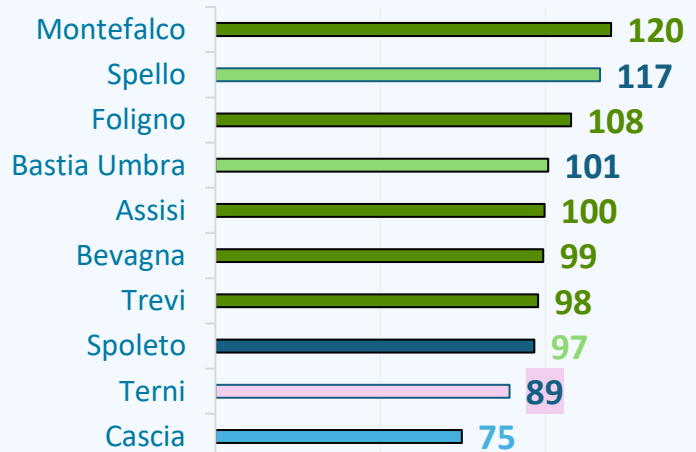
Assisi-Spoleto:	COMUNI ATTRAVERSATI	COMUNI LIMITROFI
Spoleto-Norcia:	COMUNI ATTRAVERSATI	COMUNI LIMITROFI
Fiume Nera:	COMUNI ATTRAVERSATI	

Rilevati primavera¹ 2025



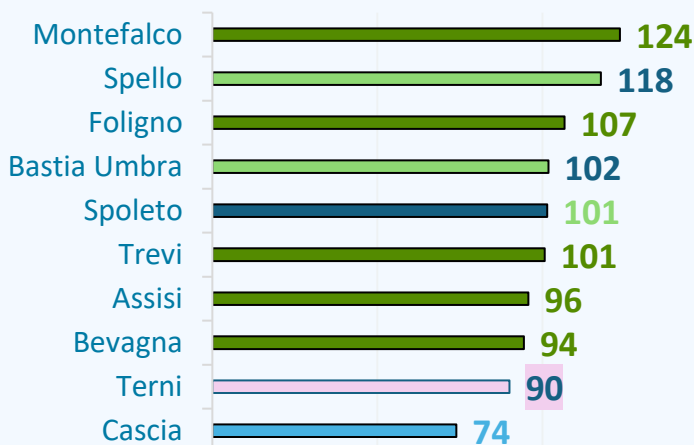
(1) Rilevazioni effettuate nei dieci giorni a cavallo delle festività pasquali.

Rilevati estate² 2025



(2) Rilevazioni effettuate dal primo luglio al 31 agosto.

Rilevati inverno³ 2025



(3) Rilevazioni effettuate dal 23 dicembre al 6 gennaio.



* Il cluster cicloturistico comprende turisti con profili comportamentali e d'interesse prevalentemente orientati al cicloturismo.

I servizi per i cicloturisti

Le imprese attive nei codici ATECO del settore bike (noleggio, manutenzione e riparazione) lungo la ciclovia Assisi-Spoleto-Norcia ammontano a **46 sedi**, di cui **2 su 4 localizzate nei comuni oggetto di analisi**. Le mappe riportate nella pagina seguente illustrano la distribuzione comunale delle imprese attive nei 3 segmenti, con evidenza 3 tre tracciati di riferimento (P1 Assisi-Spoleto, P2 Spoleto-Norcia, P3 Fiume Nera).

Per il **retail**, la presenza è molto selettiva e sostanzialmente concentrata in pochi comuni: emergono soprattutto i **poli maggiori della regione**, mentre lungo i tracciati – in particolare sul corridoio Valnerina – la copertura appare rarefatta. Questo suggerisce che l'acquisto "specialistico" di biciclette resta un **servizio tipicamente urbano** e non diffuso capillarmente nei comuni minori.

Con riferimento al **noleggio**, la distribuzione risulta più diffusa ma comunque con intensità limitata: i comuni lungo P1 mostrano una presenza più frequente (anche con 1-2 imprese), mentre lungo P2 la copertura rimane discontinua. L'asse P3 intercetta soprattutto i comuni di valle/polo (area ternana), coerentemente con la logica "hub" dei servizi di accesso.

I servizi di **riparazione e manutenzione** sono quelli che mostrano la **maggiore capillarità**: oltre ai poli principali, compaiono più comuni lungo i corridoi, indicando che l'assistenza tecnica tende a diffondersi più facilmente del noleggio e del retail. Tuttavia, anche in questo caso la Valnerina mostra una densità inferiore rispetto ai centri della Valle Umbra.

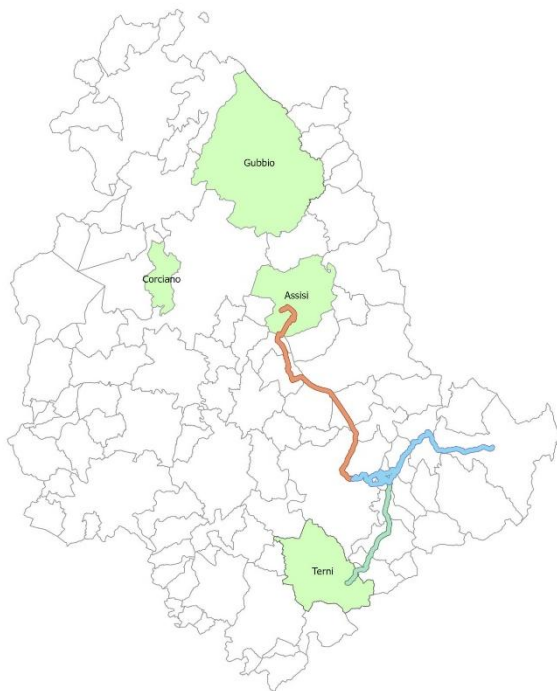
Nel complesso, le mappe confermano che l'**ecosistema servizi bike** è **polarizzato**: più strutturato sui poli (Perugia/Foligno/area Assisi-Bastia-Spoleto) e meno continuo lungo i tratti più "interni" (P2). In ottica di sviluppo, il noleggio risulta la componente più "sensibile" (meno diffusa), mentre la manutenzione rappresenta il canale più capillare su cui innestare azioni di consolidamento del prodotto cicloturistico.



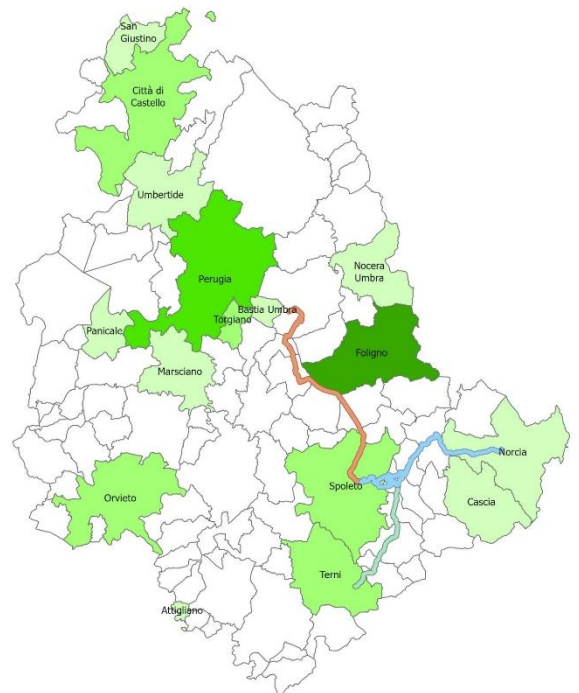
I servizi per i cicloturisti

Imprese attive nei settori del commercio al dettaglio, del noleggio e leasing operativo e della riparazione e manutenzione di biciclette nei comuni della regione Umbria – Dati al IV trimestre del 2025.

Attive ATECO 47.63.21
Commercio al dettaglio di biciclette



Attive ATECO 95.29.21
Riparazione e manutenzione di biciclette



Attive ATECO 77.21.01
Noleggio e leasing operativo di biciclette



-  Assisi-Spoleto
-  Spoleto-Norcia
-  Fiume Nera
-  1 impresa
-  2 imprese
-  4 imprese
-  5 imprese



CAMERA DI COMMERCIO
DELL'UMBRIA

Con riferimento all'analisi qualitativa, frutto del lavoro congiunto con la Camera di commercio dell'Umbria, si riportano di seguito le principali evidenze emerse:

SLOT 1 – Domanda turistica e capacità di attrazione della ciclovia

Uno dei primi elementi emersi riguarda la **pluralità dei profili di utenti**. La ciclovia non è utilizzata esclusivamente da cicloturisti itineranti che percorrono lunghe distanze, ma anche da visitatori che arrivano in auto e utilizzano la bicicletta per escursioni giornaliere. Tra le principali categorie di utenti individuate durante il confronto si segnalano:

- cicloturisti itineranti che percorrono l'intero tracciato o più tappe;
- turisti che soggiornano nelle città umbre e utilizzano la bici per escursioni giornaliere;
- mountain biker provenienti da regioni limitrofe;
- famiglie con bambini che utilizzano tratti più facili della ciclovia;
- visitatori interessati a esperienze cicloturistiche brevi.

In particolare, è stato segnalato un fenomeno interessante: la presenza di un turismo giornaliero legato alla bicicletta proveniente da un **raggio territoriale relativamente ampio**, che comprende Roma e provincia, la Toscana e la costa adriatica. Questi visitatori percorrono il tracciato durante la giornata senza necessariamente pernottare sul territorio.

Un altro elemento emerso riguarda la forte presenza di turisti che arrivano sul territorio per **motivazioni diverse dal cicloturismo**. Ad esempio, nella zona di Assisi molti visitatori arrivano per turismo religioso o culturale e decidono di utilizzare la bicicletta come attività complementare durante il soggiorno.

Durante il focus group sono stati individuati alcuni fattori che limitano l'attrattività della ciclovia per alcuni segmenti di domanda. Tra questi sono stati segnalati:

- carenza di servizi lungo il percorso;
- mancanza di punti di ristoro e fonti di acqua potabile;
- segnaletica insufficiente;
- difficoltà di accesso a servizi di assistenza tecnica.

In particolare, alcuni operatori hanno evidenziato come lungo il tratto Assisi-Spoleto manchino **infrastrutture minime per la sosta**, come panchine, punti di rifornimento d'acqua o piccoli punti di assistenza. Questi servizi sono considerati particolarmente importanti per un'utenza composta anche da famiglie e ciclisti poco esperti.

È stato inoltre segnalato l'interesse di alcuni visitatori per la **formula bike and train**, cioè la possibilità di percorrere la ciclovia in un senso e rientrare utilizzando il treno. Tuttavia, la disponibilità di questo servizio è limitata e non sempre stabile nel tempo.



SLOT 2 – Impatti economici, occupazionali e territoriali

Il quadro emerso dal confronto è piuttosto articolato. Da un lato sono stati osservati alcuni segnali positivi, dall'altro è stata evidenziata una certa "lentezza" nella risposta del sistema economico locale.

Secondo diversi operatori, negli anni si è registrato un **aumento della visibilità** turistica del territorio e una crescita dell'interesse verso il cicloturismo. Tuttavia, il tessuto imprenditoriale locale ha reagito con una certa inerzia, soprattutto nel settore alberghiero.

Molti operatori hanno osservato che le strutture ricettive tradizionali hanno faticato ad adattarsi alle esigenze specifiche del cicloturismo, mentre il settore extra-alberghiero (agriturismi, bed and breakfast e case vacanza) sembra essersi adattato più rapidamente a questa nuova domanda.

Accanto alla ricettività, sono stati segnalati alcuni **cambiamenti nel settore dei servizi**. In particolare, si è osservato lo sviluppo di:

- servizi di noleggio biciclette;
- servizi di accompagnamento cicloturistico;
- piccole officine di assistenza;
- servizi logistici per il trasporto bagagli.

Tuttavia, è stato sottolineato come l'apertura di nuove imprese esclusivamente dedicate al cicloturismo non sia sempre economicamente sostenibile, soprattutto nelle aree meno frequentate. Per questo motivo alcuni partecipanti hanno suggerito un modello alternativo basato sulla **riconversione di attività già esistenti**, come bar, negozi o piccoli esercizi commerciali, che potrebbero offrire servizi di base ai ciclisti (acqua, assistenza tecnica minima, punti di ricarica per e-bike). Questo modello potrebbe contribuire a sostenere l'economia locale e allo stesso tempo migliorare l'esperienza dei visitatori.



CAMERA DI COMMERCIO
DELL'UMBRIA

SLOT 3 – Investimenti, accessibilità e governance

Una delle criticità più frequentemente citate riguarda la **manutenzione del tracciato**. Diversi operatori hanno segnalato i problemi di manutenzione presentati da alcuni tratti della ciclovía, come vegetazione invasiva o fondo stradale deteriorato.

Questa situazione è legata anche alla **complessità amministrativa della gestione** dell'infrastruttura. La ciclovía attraversa infatti diversi comuni, che dovrebbero essere responsabili della manutenzione dei rispettivi tratti. Tuttavia, questa responsabilità non è sempre chiaramente definita o coordinata. Di conseguenza viene a mancare un piano di manutenzione integrato.

Indagando invece sul tema delle **criticità infrastrutturali**, sono stati evidenziati in particolare:

- il mancato completamento del tratto della Spoleto–Norcia fino alla città di Norcia;
- tratti di galleria percorsi anche da automobili;
- interruzioni dovute a frane;
- difficoltà di accesso a Terni attraverso la cascata delle Marmore.

Questi problemi infrastrutturali possono generare situazioni di rischio e incidere negativamente sull'immagine complessiva della destinazione.

È stato inoltre segnalato che la promozione della ciclovía a volte non corrisponde allo stato reale delle infrastrutture, con il rischio di generare aspettative che poi vengono disattese dai visitatori.

Alcuni partecipanti, infine, hanno sollevato la questione della governance, sottolineando la necessità di una regia regionale più forte, capace di coordinare:

- manutenzione delle infrastrutture;
- promozione turistica;
- sviluppo dei servizi;
- collaborazione tra operatori.

Gli operatori locali hanno evidenziato come esista già una **rete informale di collaborazione** tra imprese, ma appare ancora limitata e poco strutturata.



CAMERA DI COMMERCIO
DELL'UMBRIA

SLOT 4 – Prospettive di sviluppo e criticità

Il quarto slot ha affrontato le prospettive future del cicloturismo in Umbria. Sono state individuate 3 macroaree di intervento:

1. Completamento dell'infrastruttura

Uno dei temi principali riguarda il completamento delle infrastrutture. In particolare, è stato ricordato che sono stati stanziati circa 20 milioni di euro per il completamento della Spoleto–Norcia fino a Norcia, un intervento considerato strategico per lo sviluppo del cicloturismo regionale. Il completamento del tracciato potrebbe rafforzare l'attrattività della destinazione e aumentare la permanenza media dei visitatori.

2. Sviluppo dei servizi integrati

Un'altra prospettiva di sviluppo riguarda la creazione di un sistema di servizi integrati per i cicloturisti. Tra le proposte emerse durante il focus group si segnalano:

- la creazione di una rete di noleggi e officine lungo il percorso;
- servizi di assistenza diffusa;
- trasporto bagagli;
- servizi di noleggio con restituzione in punti diversi.

Questo modello potrebbe essere organizzato sotto forma di bike district, cioè una rete coordinata di servizi cicloturistici distribuiti sul territorio.

3. Comunicazione e raccolta dati

Un ultimo tema emerso riguarda la necessità di migliorare la raccolta dei dati sul cicloturismo. Attualmente mancano informazioni precise su aspetti fondamentali come:

- numero di ciclisti che percorrono la ciclovia;
- impatto economico sul territorio;
- nuovi posti di lavoro generati.

La disponibilità di dati affidabili è considerata fondamentale per pianificare le politiche di sviluppo del cicloturismo.

Ciclovia Assisi-Spoleto-Norcia



CAMERA DI COMMERCIO
DELL'UMBRIA

Recap dei risultati

Il focus group ha evidenziato come la ciclovia Assisi-Spoleto-Norcia rappresenti una delle infrastrutture cicloturistiche più importanti dell'Italia centrale e un **potenziale motore di sviluppo** per l'economia turistica regionale.

Il territorio presenta numerosi punti di forza, tra cui:

- un forte valore paesaggistico;
- un patrimonio culturale diffuso;
- una crescente notorietà nel panorama cicloturistico nazionale.

Allo stesso tempo emergono alcune criticità che limitano il pieno sviluppo del cicloturismo. Tra le principali si segnalano:

- carenze nella manutenzione delle infrastrutture;
- incompletezza di alcuni tratti della ciclovia;
- mancanza di una governance coordinata;
- risposta ancora limitata del sistema imprenditoriale locale.

Per valorizzare pienamente il potenziale della ciclovia sarà quindi necessario:

- completare le infrastrutture ciclabili;
- migliorare la manutenzione del tracciato;
- rafforzare la governance regionale;
- sviluppare una rete integrata di servizi per i cicloturisti.

In questa prospettiva la ciclovia Assisi-Spoleto-Norcia può diventare il **nucleo di un sistema cicloturistico** regionale più ampio, capace di collegare le principali destinazioni umbre e di generare nuove opportunità economiche per i territori attraversati.

Ciclovía Treviso-Ostiglia



UNIONCAMERE
VENETO

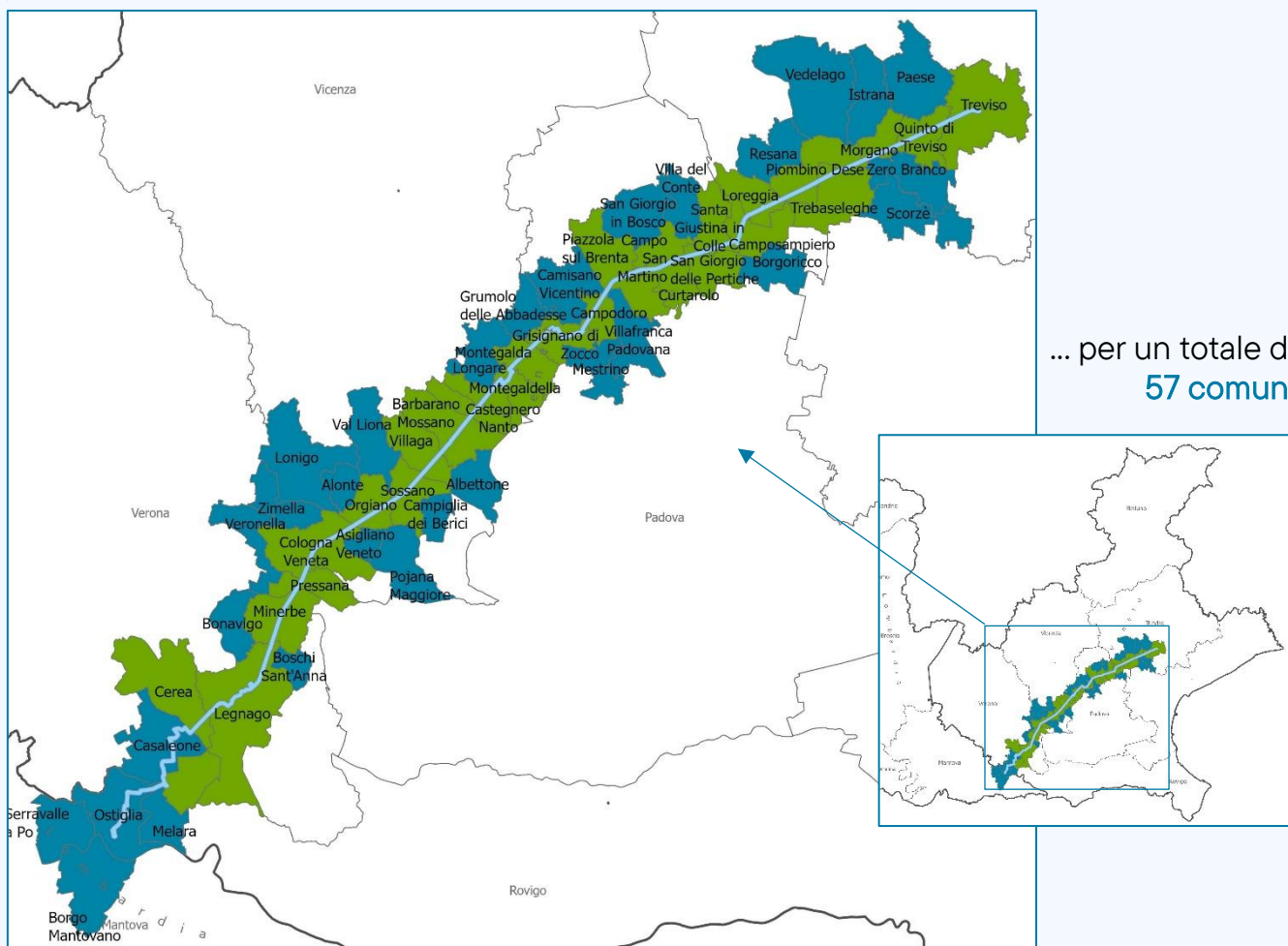
L'area di studio è stata affinata, condivisa e validata nel corso del focus group e di successivi incontri di approfondimento territoriale, realizzati grazie al supporto di Unioncamere Veneto, al contributo dell'ente gestore e di altri attori locali specializzati.

COMUNI ATTRAVERSATI (tracciato principale): territori direttamente intersecati dal tracciato ciclabile.

COMUNI LIMITROFI territori non attraversati, ma inclusi se soddisfano almeno due dei seguenti criteri:

- Distanza (buffer): entro 10–12 km in linea d'aria dal corridoio;
- Accessibilità: raggiungimento di un accesso alla ciclabile entro ~20 km su strada oppure ~20–30 min;
- Gateway: presenza di nodi/servizi che facilitano l'ingresso e la fruizione (es. stazione, parcheggi, servizi bici, ricettività, info-point).

Percorso ciclabile



Perimetrazione comunale



UNIONCAMERE
VENETO

1. Barbarano Mossano
2. Campo San Martino
3. Campodoro
4. Camposampiero
5. Castegnero
6. Cerea
7. Cologna Veneta
8. Curtarolo
9. Grisignano di Zocco
10. Legnago
11. Loreggia
12. Minerbe
13. Montegalda
14. Montegaldella
15. Morgano
16. Nanto
17. Orgiano
18. Piazzola sul Brenta
19. Piombino Dese
20. Pressana
21. Quinto di Treviso
22. San Giorgio delle Pertiche
23. Santa Giustina in Colle
24. Sossano
25. Trebaseleghe
26. Treviso
27. Villaga

 **COMUNI ATTRAVERSATI**

 **COMUNI LIMITROFI**

1. Albettonè
2. Alonte
3. Asigliano Veneto
4. Bonavigo
5. Borgo Mantovano
6. Borgoricco
7. Boschi Sant'Anna
8. Camisano Vicentino
9. Campiglia dei Berici
10. Casaleone
11. Grumolo delle Abbadesse
12. Istrana
13. Longare
14. Lonigo
15. Melara
16. Mestrino
17. Ostiglia
18. Paese
19. Pojana Maggiore
20. Resana
21. San Giorgio in Bosco
22. Scorzè
23. Serravalle a Po
24. Val Liona
25. Vedelago
26. Veronella
27. Villa del Conte
28. Villafranca Padovana
29. Zero Branco
30. Zimella

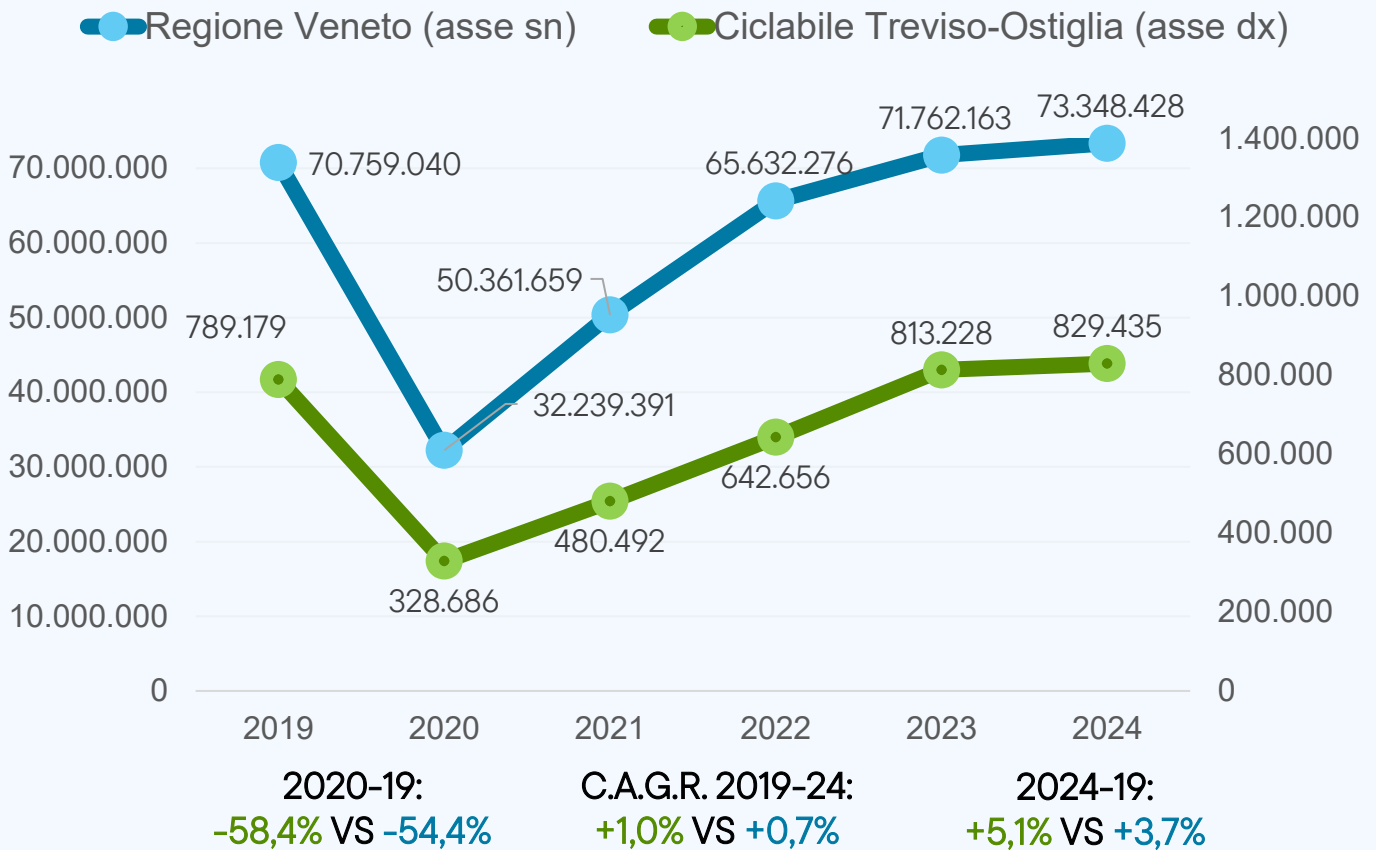
Principali evidenze

- Nei comuni interessati dalla ciclovia Treviso–Ostiglia le presenze turistiche evidenziano una **crescita leggermente superiore** a quella regionale e, nel 2024, un recupero più marcato rispetto ai livelli pre-Covid. Permane tuttavia un profilo di bassa intensità turistica, anche per effetto del confronto con il Veneto, influenzato dai grandi poli attrattivi (Venezia, Garda, Dolomiti).
- L'**offerta ricettiva** lungo l'asse registra un'espansione più dinamica rispetto alla media regionale nel medio periodo. La densità resta però inferiore sia al dato veneto - condizionato dai principali hub turistici - sia, seppur di poco, alla media nazionale.
- Il segmento degli **affitti brevi** (Airbnb), sul lato della domanda, mostra **segnali di crescita** ma su volumi ancora contenuti; la pressione turistica si mantiene sensibilmente al di sotto dei benchmark regionale e nazionale.
- Dal **lato dell'offerta**, gli alloggi Airbnb non hanno ancora recuperato i livelli pre-pandemici e presentano una densità nettamente inferiore rispetto ai riferimenti veneti e italiani.
- Il **cluster cicloturistico** monitorato tramite Location Intelligence si concentra nei comuni attraversati di **Treviso**, **Camposampiero** e **Quinto di Treviso**. Treviso è il polo più rilevante e stabile, mentre gli altri due comuni mostrano valori più moderati, attorno o poco sopra la media nazionale.
- I **servizi bike** in Veneto si concentrano nei grandi poli urbani e nelle aree balneari. L'asse Treviso–Ostiglia mostra una presenza diffusa ma non ancora una vera clusterizzazione di servizi dedicati, con **marginii di rafforzamento** del sistema locale di noleggio e manutenzione.
- Nel 2024 la **permanenza media** nei comuni della ciclovia è 2,1 notti, inferiore sia alla media regionale (Veneto 3,4) sia alla media nazionale (Italia 3,3), indicando una domanda prevalentemente orientata a soggiorni brevi.
- Anche **negli hotel** la permanenza resta **contenuta** (3,4 notti), nettamente inferiore al Veneto (6,8) e anche all'Italia (6,2), confermando un profilo alberghiero **"short stay"**.
- Il **tasso di occupazione dei posti letto** nel 2024 si colloca al 24,1%, leggermente inferiore alla media regionale ma superiore a quella nazionale, indicando un utilizzo della capacità complessiva sostanzialmente in linea con il contesto di riferimento.
- Nel **comparto alberghiero**, l'occupazione si attesta al 28,9%, inferiore al Veneto (37,8%) e anche all'Italia (32,3%), segnalando marginii di rafforzamento della domanda nel segmento hotel.
- La quota di **hotel 4–5 stelle** è 17,2%, inferiore sia al Veneto (22,9%) sia all'Italia (22,5%), suggerendo una minore presenza relativa di fascia alta nel perimetro.
- L'incidenza degli **arrivi internazionali** raggiunge il 49,7%: un valore elevato in termini assoluti, ma inferiore sia alla media veneta sia a quella nazionale, segnalando un **buon livello di apertura** ai mercati esteri, seppur meno intenso rispetto al contesto regionale.

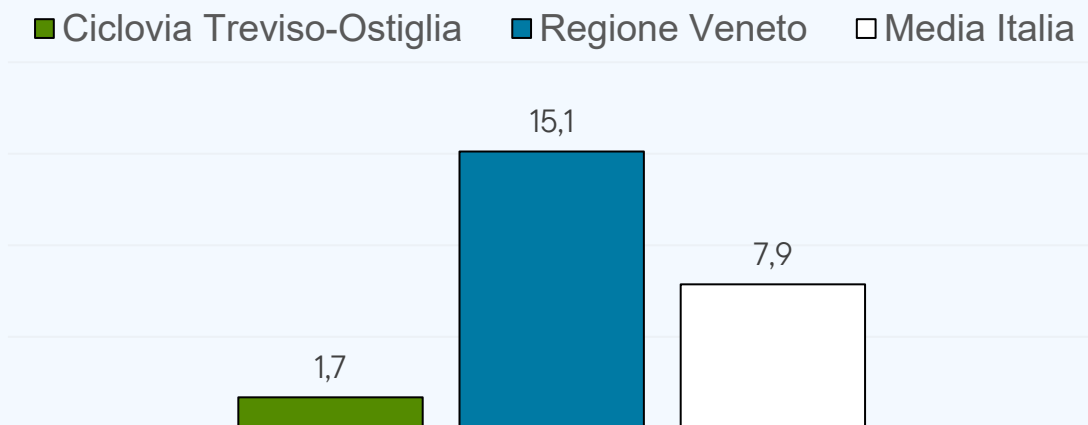
Ciclovia Treviso-Ostiglia

Presenze turistiche nei comuni della ciclabile

Serie storica dei comuni della ciclabile VS totale regionale. Anni 2019-2024.



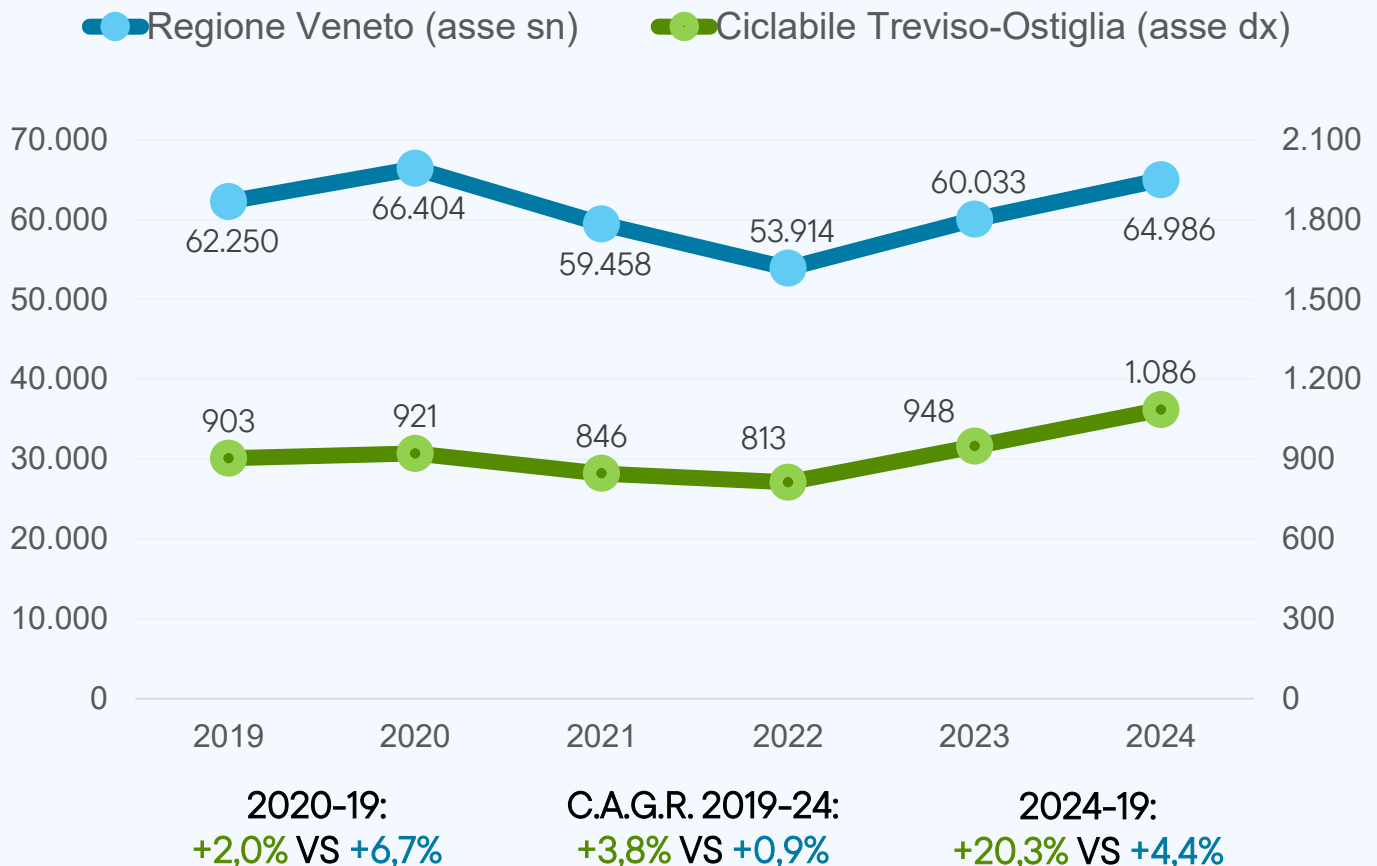
Indice di pressione turistica (presenze turistiche su popolazione residente) nella ciclabile, con benchmark regionale e nazionale. Anno 2024.



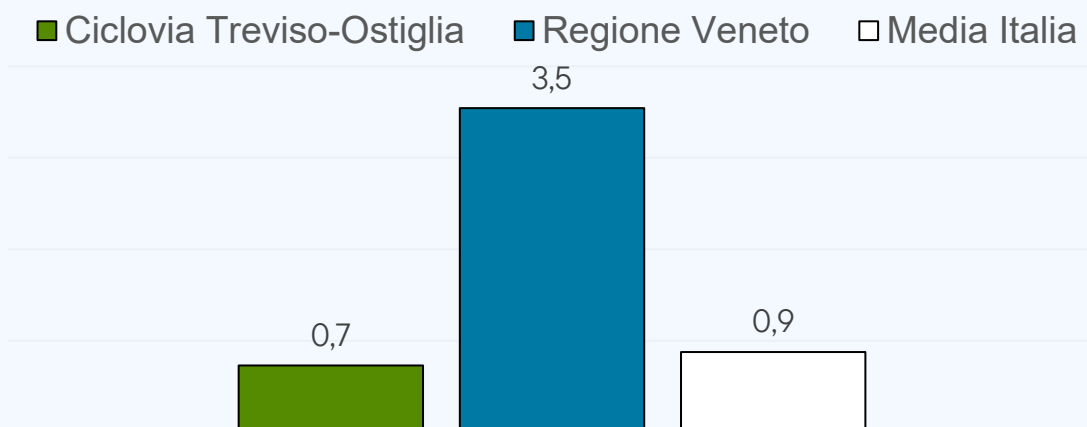
Pressione turistica molto inferiore a quella regionale (influenzata da poli ad altissima attrattività) e nazionale.

Esercizi ricettivi nei comuni della ciclabile

Serie storica dei comuni della ciclabile VS totale regionale. Anni 2019-2024.



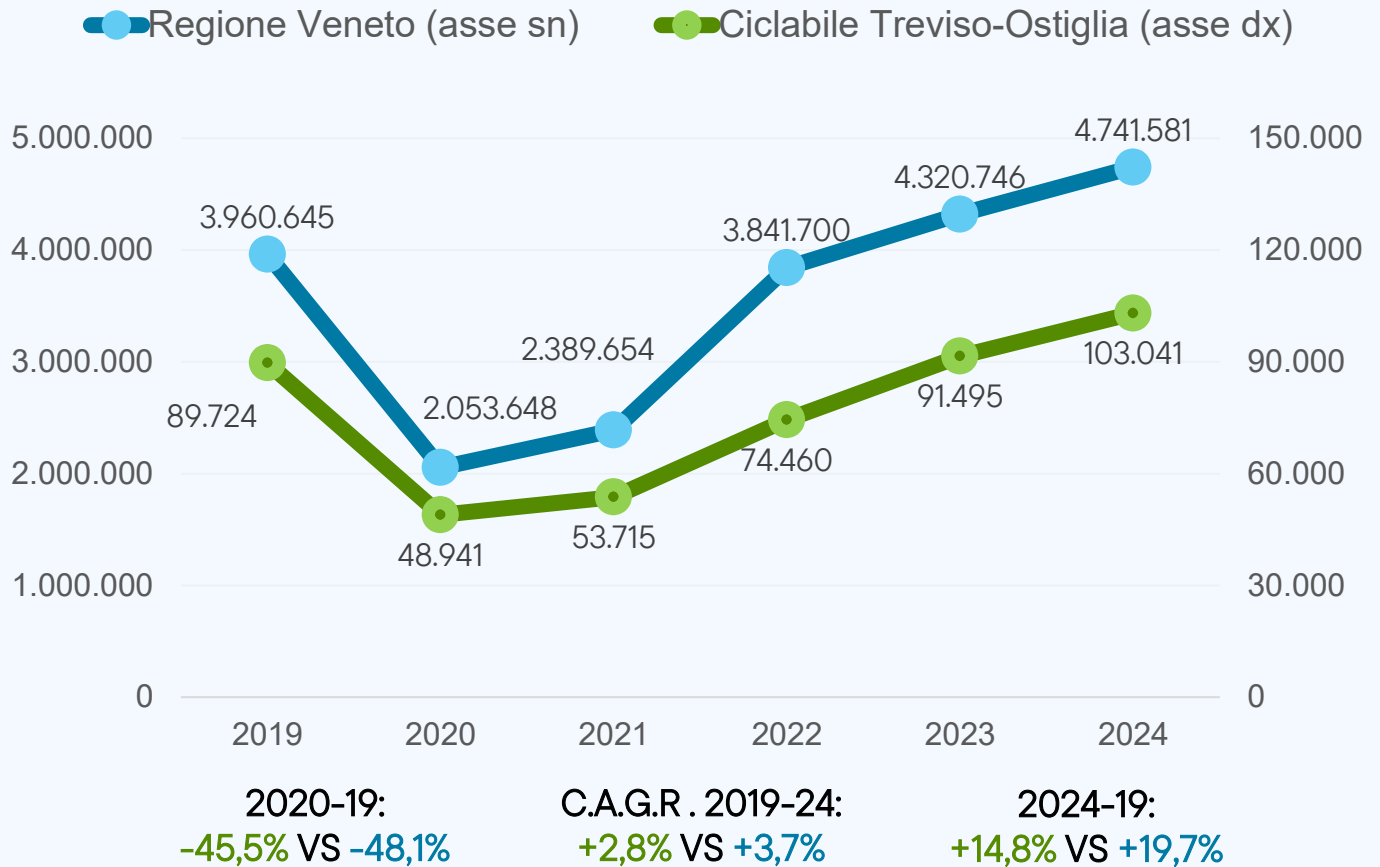
Indice di densità ricettiva (esercizi ricettivi su superficie) nella ciclabile, con benchmark regionale e nazionale. Anno 2024.



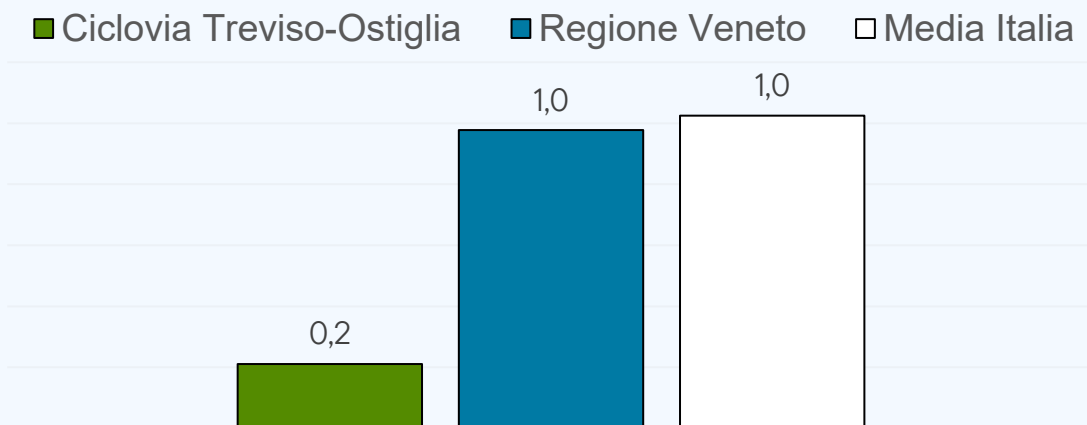
Densità inferiore sia alla media regionale, influenzata da Venezia, Garda e Dolomiti, che a quella nazionale.

Giorni prenotati su Airbnb nei comuni della ciclabile

Serie storica dei comuni della ciclabile VS totale regionale. Anni 2019-2024.



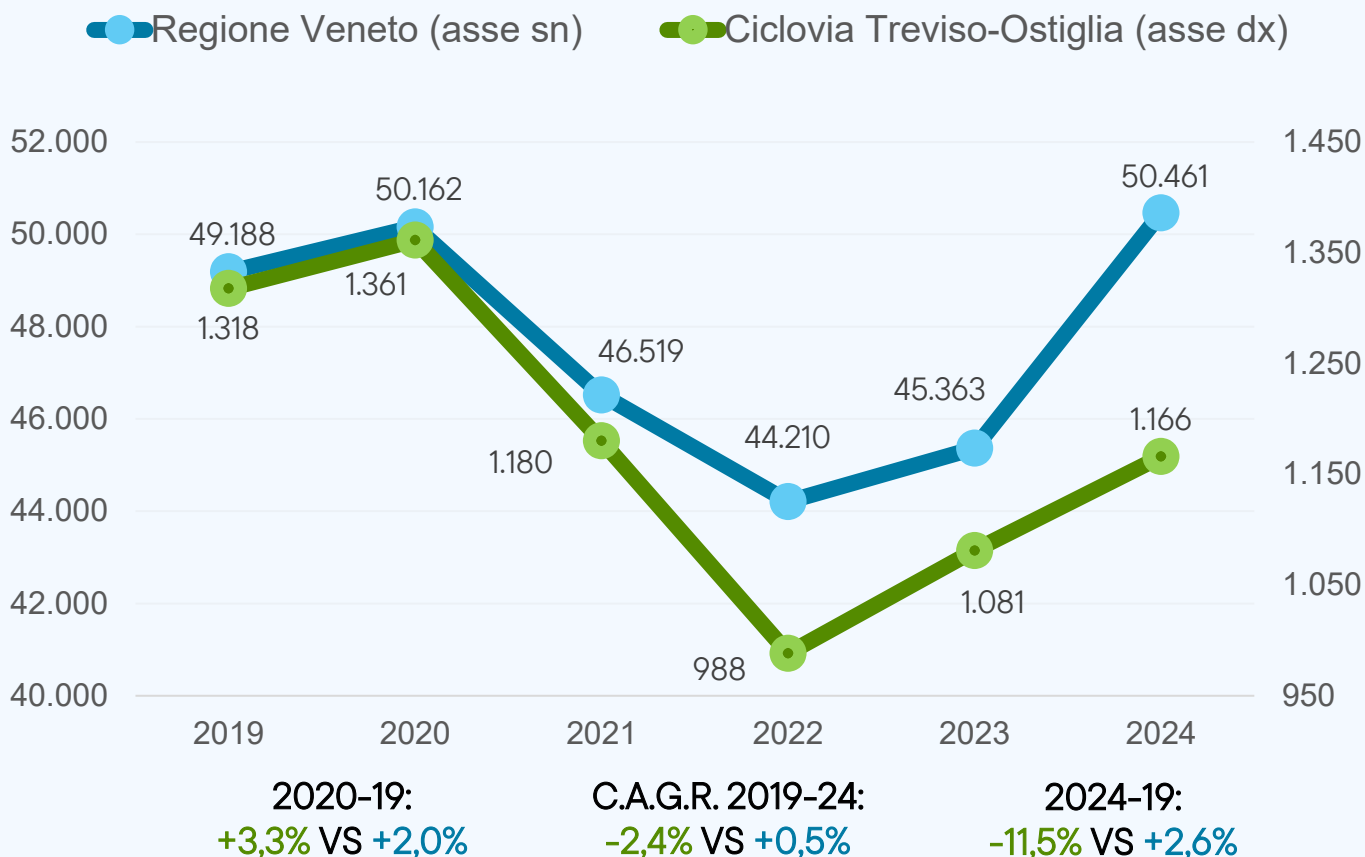
Indice di pressione turistica (giorni prenotati su popolazione residente) nella ciclabile, con benchmark regionale e nazionale. Anno 2024.



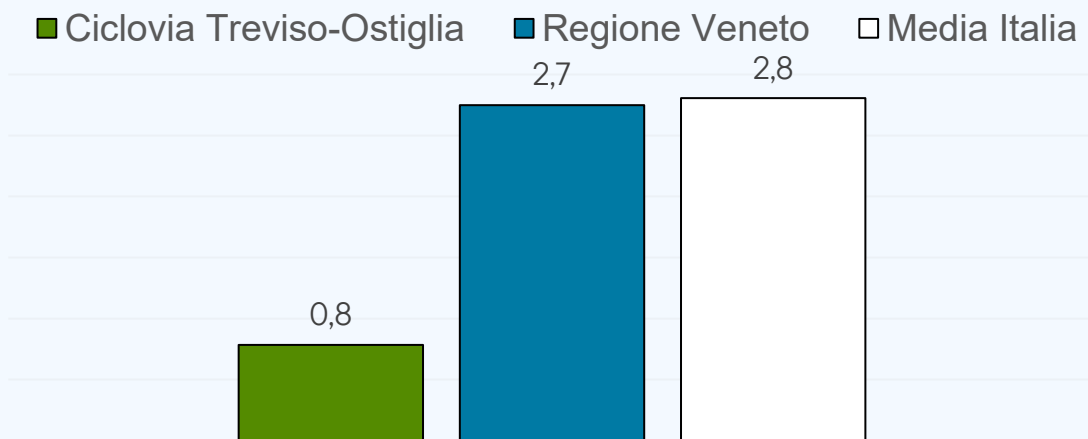
Pressione molto inferiore sia alla media regionale che nazionale, anche per il peso dei grandi poli turistici veneti.

Alloggi Airbnb disponibili nei comuni della ciclabile

Serie storica dei comuni della ciclabile VS totale regionale. Anni 2019-2024.



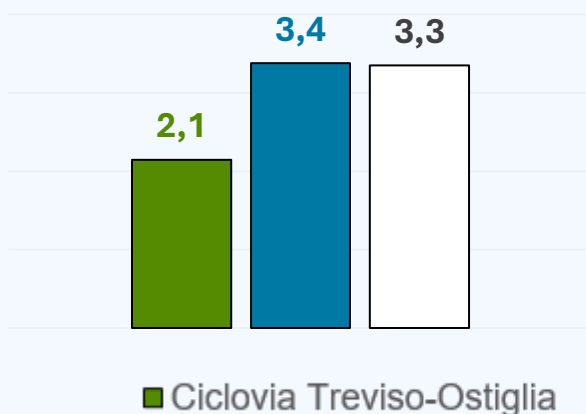
Indice di densità ricettiva (alloggi disponibili su superficie) nella ciclabile, con benchmark regionale e nazionale. Anno 2024.



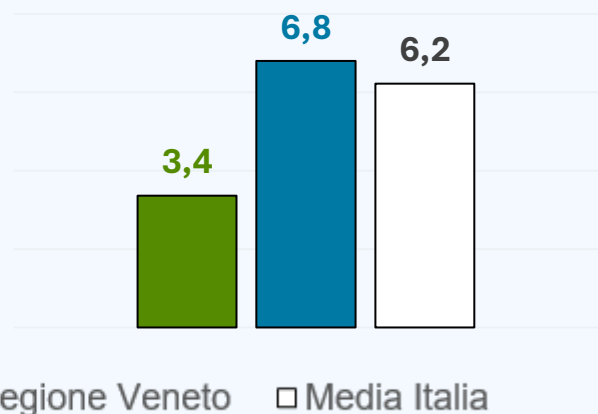
La densità è inferiore sia alla media regionale, influenzata dal peso dei grandi poli turistici, che a quella nazionale.

Permanenza media nei comuni della ciclovia

Indice di permanenza media (presenze su arrivi) nella ciclovia, con benchmark regionale e nazionale.
Anno 2024.



Indice di permanenza media alberghiera (presenze alberghiere su arrivi alberghieri) nella ciclovia, con benchmark regionale e nazionale.
Anno 2024.



Nel 2024 la permanenza media nei comuni della Ciclovia Treviso–Ostiglia è 2,1 notti, nettamente inferiore sia alla media regionale (Veneto 3,4) sia a quella nazionale (Italia 3,3), indicando una domanda più orientata a soggiorni brevi rispetto ai benchmark.

Dinamica arrivi

2020-19: **-68,0%** vs **-61,1%**
CAGR 2019-24: **+1,7%** vs **+1,6%**
2024-19: **+8,9%** vs **+8,4%**

Nota lettura dinamica: le variazioni riportate sotto riguardano gli arrivi (denominatore). Nel 2020 la contrazione degli arrivi è più marcata nei comuni della ciclovia (-68,0%) rispetto al Veneto (-61,1%); nel periodo 2019–2024 il recupero è sostanzialmente in linea (CAGR +1,7% vs +1,6) e nel confronto 2024 vs 2019 la crescita è molto simile (+8,9% vs +8,4). L'indice di permanenza va quindi letto come profilo "short stay" che persiste anche nella fase di ripresa.

Nel 2024 la permanenza media alberghiera nei comuni della Ciclovia Treviso–Ostiglia è 3,4 notti, inferiore alla media regionale (Veneto 6,8) e anche alla media nazionale (Italia 6,2), segnalando un profilo hotel più orientato a soggiorni brevi rispetto ai benchmark.

Dinamica arrivi alberghieri

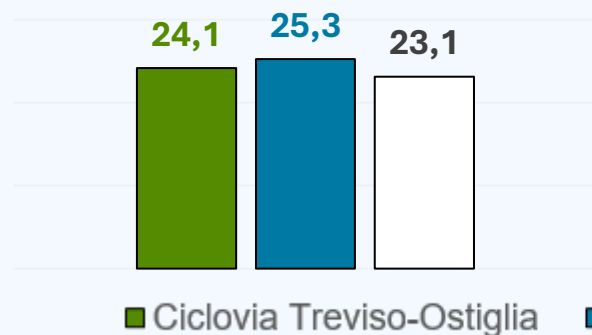
2020-19: **-55,4%** vs **-40,8%**
CAGR 2019-24: **+3,8%** vs **+0,2%**
2024-19: **+20,6%** vs **+0,9%**

Nota lettura dinamica: le variazioni riportate sotto riguardano gli arrivi alberghieri (denominatore). Nel 2020 il calo è più intenso nei comuni della ciclovia (-55,4%) rispetto al Veneto (-40,8%); nel 2019–2024 il recupero risulta più sostenuto (CAGR +3,8% vs +0,2) e nel confronto 2024 vs 2019 la crescita è nettamente superiore (+20,6% vs +0,9). Nonostante la ripresa degli arrivi alberghieri, la permanenza media hotel resta comunque inferiore ai benchmark, confermando la natura "short stay" del segmento lungo il corridoio.

Tasso medio di occupazione posti letto delle strutture ricettive

Tasso di occupazione medio (presenze su posti letto negli esercizi ricettivi*365) nella ciclovia, con benchmark regionale e nazionale.

Anno 2024



Nel 2024 il tasso medio di occupazione dei posti letto nei comuni della Ciclovia Treviso-Ostiglia è 24,1%, leggermente inferiore alla media regionale (Veneto 25,3%) ma superiore alla media nazionale (Italia 23,1%), indicando un utilizzo della capacità complessiva in linea con il contesto regionale e lievemente migliore del benchmark Italia.

Dinamica posti letto complessivi

2020-19: **+0,5%** vs **-0,6%**

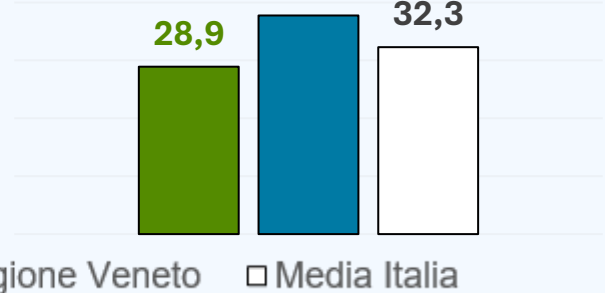
CAGR 2019-24: **+2,4%** vs **+0,1%**

2024-19: **+12,4%** vs **+0,5%**

Nel tempo, la capacità complessiva (posti letto, denominatore) mostra una dinamica più espansiva rispetto al Veneto: nel 2020 la variazione è positiva (+0,5% vs -0,6%), nel 2019-2024 cresce più rapidamente e nel confronto 2024 vs 2019 l'aumento è più marcato (+12,4% vs +0,5). In questo quadro, l'occupazione 2024 risulta buona ma non cresce proporzionalmente alla capacità, suggerendo una domanda che aumenta ma con intensità inferiore all'espansione dell'offerta (e/o una stagionalità che abbassa la media annua).

Tasso di occupazione medio alberghiero (presenze alberghiere su posti letto negli esercizi ricettivi alberghieri *365) nella ciclovia, con benchmark regionale e nazionale.

Anno 2024



Nel solo comparto alberghiero, l'occupazione media nei comuni della Ciclovia Treviso-Ostiglia è 28,9%, inferiore alla media regionale (Veneto 37,8%) e anche alla media nazionale (Italia 32,3%), segnalando una performance hotel più debole rispetto ai benchmark.

Dinamica posti letto alberghieri

2020-19: **-0,7%** vs **-0,2%**

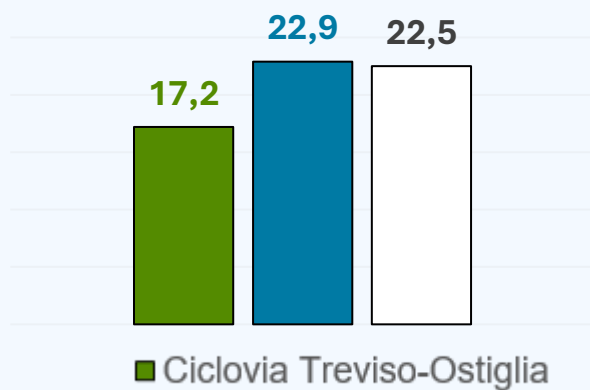
CAGR 2019-24: **-1,7%** vs **-0,3%**

2024-19: **-8,1%** vs **+1,6%**

Nel tempo, la capacità alberghiera (posti letto hotel, denominatore) è in contrazione nel medio periodo (CAGR 2019-24 -1,7% vs -0,3 Veneto) e nel confronto 2024 vs 2019 (-8,1% vs +1,6). La riduzione dei posti letto alberghieri può contribuire a sostenere l'occupazione relativa, ma i livelli 2024 restano inferiori ai benchmark, indicando margini di rafforzamento della domanda nel segmento hotel.

Altre caratteristiche del turismo nei comuni della ciclovia

Qualità dell'offerta alberghiera
Incidenza alberghi 4-5 stelle sul totale alberghi nella ciclovia, con benchmark regionale e nazionale.
Anno 2024.



Nel 2024 la quota di alberghi 4-5 stelle nei comuni della Ciclovia Treviso-Ostiglia è 17,2%, inferiore sia alla media regionale (Veneto 22,9%) sia alla media nazionale (Italia 22,5%), indicando una minore presenza relativa di fascia alta nel perimetro.

Dinamica offerta alberghiera 4-5 stelle

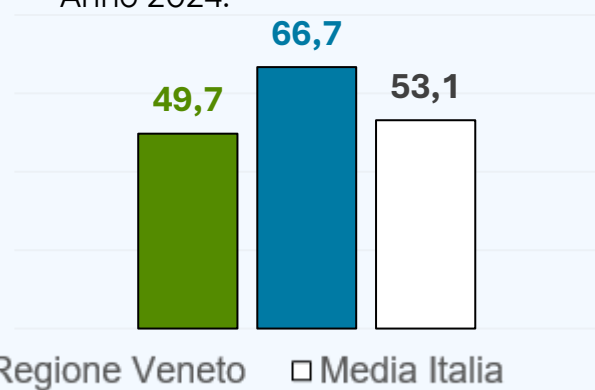
CAGR 2019-24: **-1,7%** vs **+2,8%**

2024-19: **-8,3%** vs **+14,7%**

Nel confronto temporale, la dinamica si riferisce al numeratore (numero di alberghi 4-5 stelle). La componente "fascia alta" risulta in contrazione nel periodo 2019-2024 (CAGR -1,7% vs +2,8 Veneto) e anche nel confronto 2024 vs 2019 (-8,3% vs +14,7), segnalando una dinamica nettamente meno favorevole rispetto al benchmark regionale (a parità di denominatore: totale alberghi).

Grado di internazionalizzazione della domanda turistica

Incidenza di arrivi stranieri sul totale degli arrivi nella ciclovia, con benchmark regionale e nazionale.
Anno 2024.



Nel 2024 l'incidenza degli arrivi stranieri nei comuni della Ciclovia Treviso-Ostiglia è 49,7%, inferiore alla media regionale (Veneto 66,7%) e anche alla media nazionale (Italia 53,1%), indicando un grado di internazionalizzazione elevato ma meno intenso rispetto al profilo regionale.

Dinamica arrivi stranieri

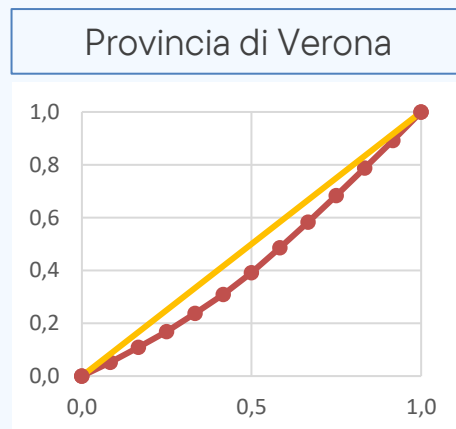
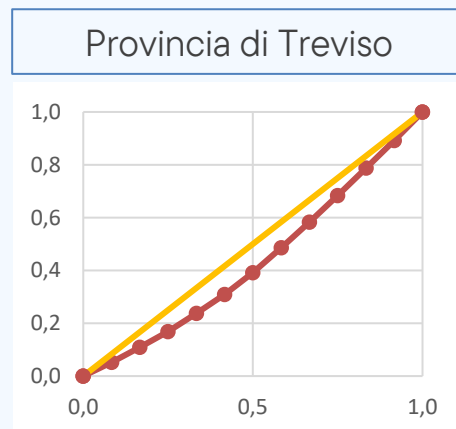
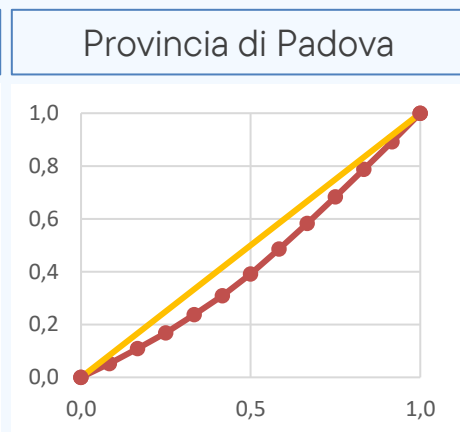
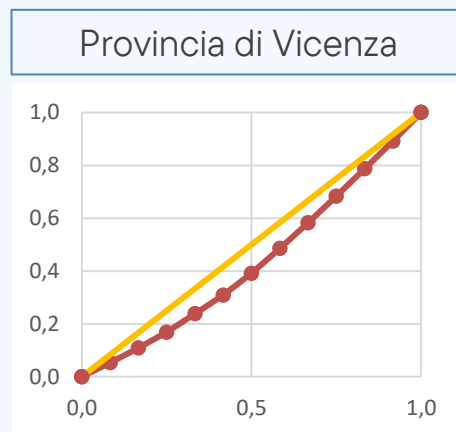
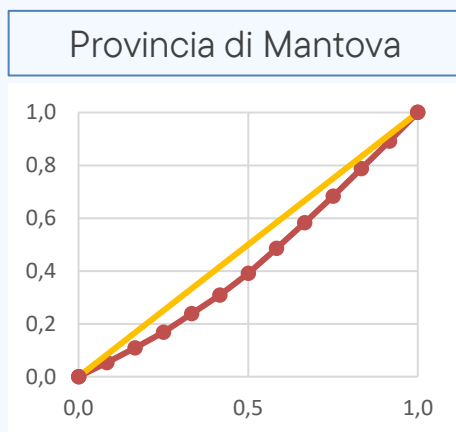
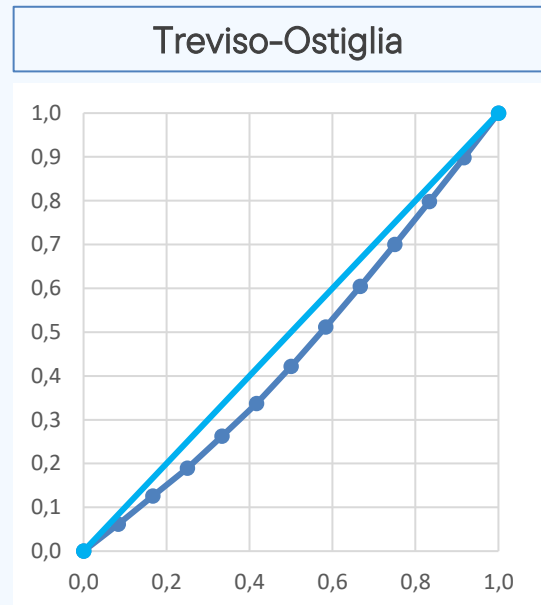
CAGR 2019-24: **+3,3%** vs **+2,0%**

2024-19: **+17,8%** vs **+10,2%**

Nel confronto temporale, la dinamica si riferisce al numeratore (arrivi stranieri). L'internazionalizzazione cresce nel periodo 2019-2024 (CAGR +3,3% vs +2,0 Veneto) e anche nel confronto 2024 vs 2019 (+17,8% vs +10,2), segnalando un recupero più sostenuto rispetto al benchmark regionale, pur mantenendo nel 2024 un livello di incidenza inferiore al Veneto (a parità di denominatore: totale arrivi).

La stagionalità nei comuni della ciclovia

Le curve di Lorenz evidenziano, nei comuni della Ciclovia Treviso-Ostiglia, una **stagionalità contenuta** e nel complesso inferiore a quella osservata nei territori provinciali di riferimento (Mantova, Padova, Treviso, Verona e Vicenza). La curva dell'area della ciclovia risulta infatti prossima alla bisettrice, indicando una **distribuzione dei flussi relativamente equilibrata** nel corso dell'anno e una limitata concentrazione nei mesi di punta. Il confronto con le province attraversate mostra un quadro mediamente più stagionale, soprattutto nei casi di Padova, Verona e Vicenza, mentre Mantova e Treviso presentano profili più vicini a quello della ciclovia.



N.B.: nelle province in cui insistono le ciclovie, i calcoli sono effettuati al netto dei comuni attraversati dalle stesse (benchmark controfattuale).

Valutazione di impatto

Quadro descrittivo

Per la ciclovía Treviso–Ostiglia il quadro descrittivo suggerisce margini di crescita incrementale e una dinamica interessante soprattutto sul lato dell’offerta ricettiva e, in parte, della componente extra-alberghiera. Non emerge un contesto di forte pressione turistica di partenza; al contrario, il territorio sembra offrire **spazio a processi di rafforzamento graduale**, soprattutto nei comuni più direttamente connessi al tracciato.

Risultato di impatto

In termini di profilo di impatto, il confronto tra domanda e offerta suggerisce che i segnali più interessanti non si collocano sul lato della domanda turistica ufficiale in senso stretto, bensì sul lato dell’offerta ricettiva e, in alcune specificazioni, della componente extra-alberghiera. In sostanza, il territorio sembra mostrare una maggiore **reattività nel rafforzamento dell’offerta** che non in un aumento netto e robusto di arrivi e presenze.

Anche il rapporto tra mercato tradizionale e mercato alternativo va letto in questa chiave: le componenti collegate agli **affitti brevi** e al **segmento extra-alberghiero** sembrano restituire in modo più sensibile alcuni segnali coerenti con la natura incrementale e diffusa della ciclovía, mentre il circuito statistico tradizionale appare meno reattivo o più lento nel mostrare un vantaggio netto rispetto al controllo. Questo non equivale a dire che il mercato alternativo “compensi” integralmente la debolezza della domanda ufficiale, ma suggerisce che l’impatto, se presente, potrebbe manifestarsi prima nella composizione dell’offerta che nei grandi numeri della domanda.

Molto importante è la distinzione tra comuni direttamente attraversati (T1) e limitrofi/accessi (T2). Le varie specificazioni testate indicano che i comuni direttamente attraversati tendono a mostrare un profilo relativamente più favorevole, o comunque meno debole, rispetto ai limitrofi. Questo è coerente con l’idea che, in un caso come Treviso–Ostiglia, gli **effetti** eventuali siano **ancora selettivi** e più vicini ai territori che intercettano direttamente il tracciato e le sue funzioni di fruizione. I limitrofi, invece, sembrano beneficiare in misura minore o meno stabile.

La permanenza media può fornire un’informazione aggiuntiva, ma va letta con cautela: in un contesto in cui il segnale sulla domanda non è pienamente consolidato, un **miglioramento della permanenza** può riflettere sia una maggiore qualità della fruizione sia effetti di composizione dovuti alla diversa dinamica tra arrivi e presenze.

Ciclovia Treviso-Ostiglia

Quanto alla **stagionalità**, i segnali disponibili non consentono ancora di parlare di una destagionalizzazione robustamente accertata. Più corretto è dire che la Treviso-Ostiglia mostra un **profilo ancora in assestamento**, nel quale l'eventuale impatto sembra passare prima dalla costruzione del prodotto e dell'offerta che non da una chiara redistribuzione dei flussi lungo l'anno.

Lettura sostanziale

Treviso-Ostiglia sembra quindi orientarsi verso:

- un possibile rafforzamento dell'offerta più che della domanda;
- un ruolo relativamente più visibile del mercato alternativo rispetto al circuito tradizionale;
- una maggiore tenuta dei comuni attraversati rispetto ai limitrofi;
- una dinamica ancora sensibile e non pienamente consolidata.



Il cluster dei cicloturisti nei comuni della ciclovia

Analizzando i risultati emersi dalle rilevazioni effettuate tramite lo strumento di **Location Intelligence***, nei grafici riportati di seguito è presentata la graduatoria dei comuni attraversati o limitrofi alla Ciclovia Treviso-Ostiglia in base alla rilevanza del **cluster cicloturistico**, con indice normalizzato (media Italia = 100) e tre rilevazioni stagionali del 2025 (primavera, estate e inverno).

Il quadro evidenzia una **presenza costante** del cluster cicloturistico in alcuni comuni dell'asse della ciclovia, in particolare **Treviso**, che registra valori sempre superiori alla media nazionale e rappresenta il principale polo di attrazione del segmento cicloturistico nell'area osservata.

Accanto a Treviso emergono **Camposampiero** e **Quinto di Treviso**, che presentano valori prossimi o leggermente superiori alla media nazionale in diversi periodi dell'anno. In inverno, in particolare, Quinto di Treviso si colloca al secondo posto con un valore di 107, seguito da Camposampiero con 103, confermando la presenza di un bacino cicloturistico nell'area immediatamente prossima al capoluogo.

Un elemento rilevante è la relativa **stabilità delle posizioni tra le diverse stagioni**: la graduatoria dei comuni varia poco tra primavera, estate e inverno. Questo suggerisce che la presenza del cluster cicloturistico nell'area non dipende esclusivamente da picchi stagionali, ma riflette caratteristiche strutturali della domanda e dell'offerta turistica locale.

Nel complesso, il quadro indica che il segmento cicloturistico è già **presente e relativamente consolidato** nell'area della ciclovia, con una concentrazione nei comuni dell'area urbana di Treviso e nei territori immediatamente limitrofi al tracciato.



* Location Intelligence è un processo che permette di ottenere e analizzare dati geospaziali, visualizzando le informazioni statistiche ricavate dal traffico rilevato su smartphone, opportunamente anonimizzati (v. nota)

Il cluster dei cicloturisti nei comuni della ciclovia

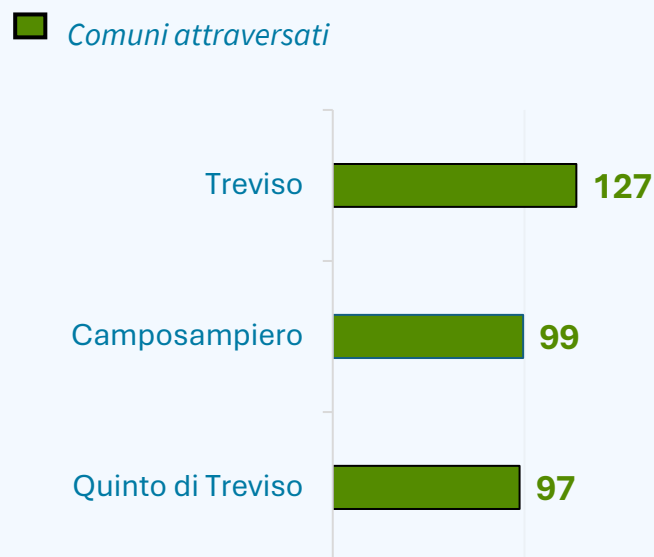
Graduatoria dei comuni della ciclovia in base alla rilevanza del cluster cicloturistico* nel rispettivo territorio (media Italia = 100).

Rilevati primavera¹ 2025



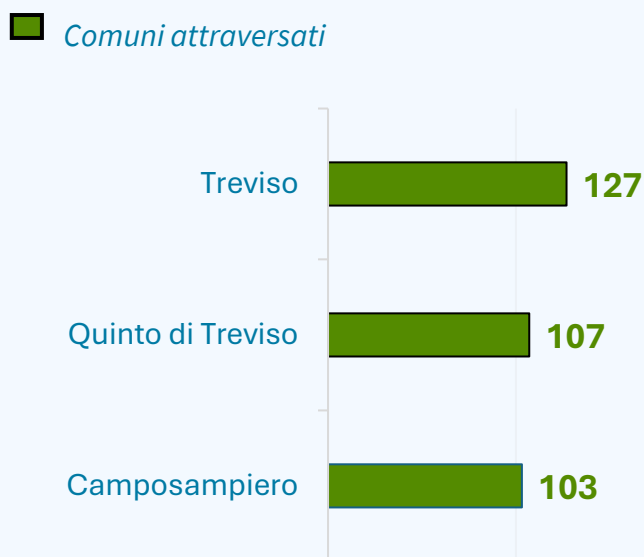
(1) Rilevazioni effettuate nei dieci giorni a cavallo delle festività pasquali.

Rilevati estate² 2025



(2) Rilevazioni effettuate dal primo luglio al 31 agosto.

Rilevati inverno³ 2025



(3) Rilevazioni effettuate dal 23 dicembre al 6 gennaio.



* Il cluster cicloturistico comprende turisti con profili comportamentali e d'interesse prevalentemente orientati al cicloturismo

I servizi per i cicloturisti

Le imprese attive in Veneto nei codici ATECO relativi ai servizi bike (commercio, noleggio e riparazione/manutenzione) ammontano a **334**. Di queste, circa il 70% opera nel segmento della riparazione e manutenzione, mentre il 23,7% è attivo nel noleggio. Sul totale, **34** imprese risultano localizzate nei comuni oggetto di analisi lungo la ciclovia. Il quadro complessivo riportato nelle mappe della pagina seguente evidenzia una **diffusione ampia dei servizi a livello regionale**, con una concentrazione prevalente nei principali poli urbani e turistici del Veneto.

Nel caso del **commercio al dettaglio** di biciclette, la presenza di imprese risulta **piuttosto diffusa**, con concentrazioni nei centri urbani maggiori e nei poli turistici regionali. Tuttavia, lungo il tracciato specifico della Treviso-Ostiglia la distribuzione appare più diradata, suggerendo che l'offerta commerciale è maggiormente legata alla dimensione urbana e ai bacini locali di domanda.

Il **noleggio** di biciclette mostra una **distribuzione più selettiva**, fortemente concentrata nelle aree turistiche costiere e lacuali e nei poli di maggiore attrattività turistica regionale. Lungo l'asse della ciclovia la presenza di operatori è più limitata, indicando un **servizio ancora non pienamente strutturato** in funzione dell'itinerario cicloturistico.

Più diffusa risulta invece l'offerta di **riparazione e manutenzione**, che presenta una **presenza capillare** nei territori regionali e anche in prossimità del tracciato. Questo riflette la natura più generalista e locale di questo servizio, spesso integrato in attività commerciali o artigianali già esistenti.

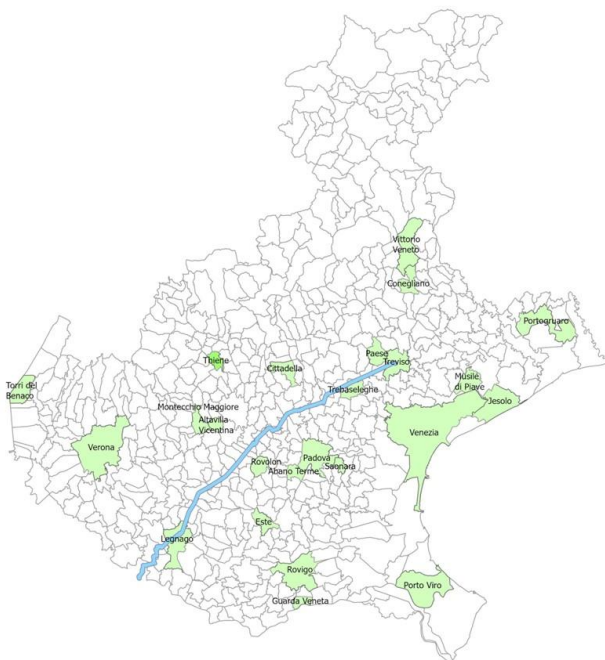
Nel complesso, il quadro suggerisce che l'ecosistema dei servizi per cicloturisti nel territorio regionale esiste ed è relativamente sviluppato, ma non sempre è direttamente allineato al corridoio della ciclovia. In particolare, i servizi più specifici per il cicloturismo (come il noleggio) risultano più concentrati nei poli turistici consolidati che lungo l'itinerario, indicando margini di rafforzamento dell'offerta nei comuni attraversati dalla Treviso-Ostiglia.



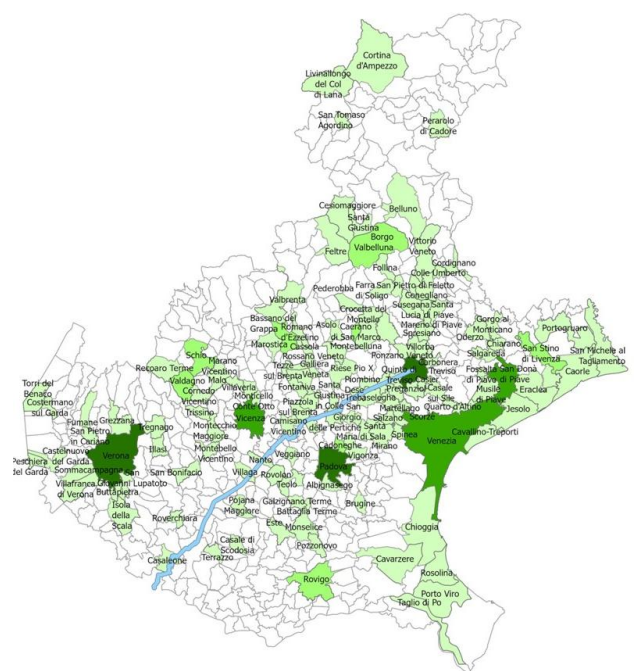
I servizi per i cicloturisti

Imprese attive nei settori del commercio al dettaglio, del noleggio e leasing operativo e della riparazione e manutenzione di biciclette nei comuni della regione Veneto – Dati al IV trimestre del 2025.

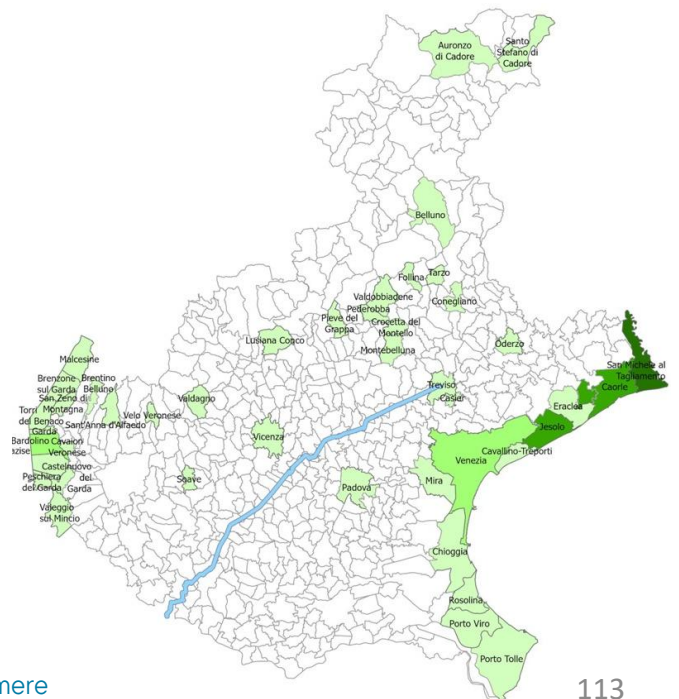
Attive ATECO 47.63.21
Commercio al dettaglio di biciclette



Attive ATECO 95.29.21
Riparazione e manutenzione di biciclette



Attive ATECO 77.21.01
Noleggio e leasing operativo di biciclette



- 1-2 imprese
- 3-4 imprese
- 5-10 imprese
- Oltre 10 imprese

Percorso ciclabile



UNIONCAMERE
VENETO

Passando all'analisi qualitativa, frutto del lavoro congiunto con Unioncamere Veneto, sono riportate di seguito le principali evidenze emerse nel corso del focus group con gli operatori di settore:

SLOT 1 – Domanda turistica e capacità di attrazione della ciclovia

Il primo tema del focus group ha evidenziato come la Treviso–Ostiglia sia frequentata da un'**utenza eterogenea**, composta sia da cicloturisti propriamente detti sia da fruitori locali ed escursionisti giornalieri. La ciclovia intercetta dunque una pluralità di segmenti di turisti, caratterizzati da motivazioni e modalità di fruizione differenti. Tra i principali profili individuati i partecipanti segnalano:

- cicloturisti itineranti, italiani e stranieri;
- visitatori provenienti dal Nord Europa (in particolare Olanda, Belgio, Germania e Francia);
- utenti senior con buona capacità di spesa;
- famiglie e gruppi di amici;
- ciclisti amatoriali e sportivi;
- escursionisti giornalieri provenienti dalle province limitrofe;
- camminatori e utenti che utilizzano la pista per attività ricreative.

Un elemento particolarmente significativo riguarda la **diffusione delle e-bike**, che hanno ampliato notevolmente il bacino di utenza rendendo la ciclovia accessibile anche a persone meno allenate o di età più avanzata. Per queste caratteristiche la Treviso–Ostiglia è stata descritta come una **ciclovia “democratica”**, cioè un'infrastruttura capace di accogliere tipologie di utenti molto diverse tra loro.

Rispetto alle motivazioni di visita, le testimonianze degli operatori indicano che la ciclovia può assumere due ruoli differenti nell'esperienza turistica. In alcuni casi rappresenta la **motivazione principale del viaggio**: il cicloturista sceglie deliberatamente di percorrere la Treviso–Ostiglia come destinazione cicloturistica. In molti altri casi, invece, la ciclovia si inserisce **all'interno di un itinerario più ampio** e viene utilizzata come strumento di accesso al territorio, permettendo di raggiungere centri storici e città vicine, ville venete e attrazioni culturali, esperienze enogastronomiche e altre ciclovie regionali. Questo modello è particolarmente diffuso tra i cicloturisti stranieri che percorrono itinerari di più giorni.

Per quanto riguarda invece la permanenza media nelle strutture ricettive, questa risulta essere generalmente breve. Il cicloturismo legato alla Treviso–Ostiglia segue infatti una **logica itinerante**, simile a quella dei cammini.

Molti cicloturisti, secondo l'esperienza dei partecipanti si fermano una sola notte o comunque soggiornano raramente più di due notti nella stessa struttura.

Un fenomeno in crescita segnalato dagli operatori è inoltre quello del **pernottamento last minute**, con turisti che prenotano l'alloggio solo al termine della giornata, una volta stabilito il punto di arrivo della tappa.



UNIONCAMERE
VENETO

Relativamente alla stagionalità i partecipanti hanno dichiarato che questa varia in funzione delle tipologie di attività economiche. Per molti operatori i mesi di maggiore affluenza sono: aprile, maggio, giugno e settembre. Durante luglio e agosto si registra invece un calo dei flussi, dovuto principalmente alle temperature elevate. Alcune strutture ricettive segnalano comunque un **parziale allungamento della stagione** turistica fino a ottobre.

Infine, sono emerse alcune **criticità** che potrebbero limitare la piena valorizzazione della ciclovia:

- accessi alla ciclovia non sempre immediatamente riconoscibili;
- segnaletica migliorabile in alcuni punti;
- carenza di servizi di assistenza tecnica;
- necessità di più infrastrutture di ricarica per e-bike;
- lunghezza complessiva ancora limitata rispetto ad alcune ciclovie europee.

SLOT 2 – Impatti economici, occupazionali e territoriali

Uno degli elementi più evidenti emerso dal secondo slot riguarda la trasformazione del **sedime dell'ex ferrovia**, che è stato recuperato e trasformato in un'infrastruttura ciclabile continua. Questo intervento ha prodotto una **riqualificazione** significativa di aree precedentemente inutilizzate o marginali.

In molti territori la ciclovia è oggi percepita come un **nuovo elemento identitario** del paesaggio locale.

Indagando sul tema delle nuove attività economiche nate grazie alla ciclovia, è emerso che essa ha favorito la **nascita di nuove imprese** e la **riconversione** di alcune attività già esistenti. Il primo punto di ristoro collegato alla ciclovia è stato aperto nel 2015, questo poi ha stimolato le altre aperture.

Tra i settori che hanno registrato i **cambiamenti** più significativi i partecipanti segnalano:

- ristorazione e punti ristoro lungo il percorso;
- noleggio e manutenzione biciclette;
- servizi di accompagnamento cicloturistico;
- strutture ricettive bike-friendly.

Inoltre, è emerso come, nel corso degli anni, le imprese del territorio abbiano dovuto confrontarsi con una domanda turistica in continua evoluzione. I partecipanti hanno evidenziato come molte attività abbiano progressivamente adattato e rimodulato i servizi erogati per **rispondere alle nuove esigenze**, modificando l'offerta e introducendo soluzioni più in linea con i cambiamenti del mercato. In diversi casi questo processo ha portato anche a una riconversione parziale delle attività. Alcune testimonianze hanno evidenziato come alcuni punti ristoro si siano evoluti nel tempo trasformandosi in **bike park multifunzionali**, capaci di offrire servizi integrati quali ristorazione, noleggio biciclette e organizzazione di eventi.

Ciclabile Treviso-Ostiglia



UNIONCAMERE
VENETO

Parallelamente, è stata evidenziata anche una progressiva **diversificazione delle attività agricole**, con alcune aziende che hanno iniziato a integrare servizi turistici direttamente collegati alla ciclovia.

Le attività legate al cicloturismo hanno quindi generato **nuove opportunità lavorative** nei settori della ristorazione, del turismo e dei servizi per la mobilità lenta. Tuttavia, il lavoro associato alla ciclovia è spesso caratterizzato da una forte **componente stagionale**. Molte attività, come testimoniato da alcuni operatori del settore:

- impiegano personale nei mesi di maggiore affluenza;
- si basano su collaborazioni locali o lavoro familiare.

Oltre agli effetti economici, la ciclovia ha prodotto importanti **impatti sociali**. Per le comunità locali la Treviso-Ostiglia rappresenta:

- uno spazio per l'attività fisica e il benessere;
- un luogo di incontro e socializzazione;
- un'infrastruttura accessibile a tutte le età.

In diversi territori la ciclovia viene vissuta come un **parco lineare** frequentato quotidianamente dai residenti.

SLOT 3 – Investimenti, accessibilità e governance

Il terzo slot ha approfondito il tema degli investimenti realizzati e del modello di governance della ciclovia. La realizzazione della ciclovia, come raccontato da diversi partecipanti, è stata sostenuta principalmente dalla **Regione Veneto**, che ha finanziato il recupero dell'ex sedime ferroviario. Il progetto si è sviluppato progressivamente:

- circa 50 km realizzati tra il 2013 e il 2019;
- raddoppio della lunghezza negli anni successivi.

Questo processo ha trasformato un'infrastruttura dismessa in una delle ciclovie più lunghe a livello nazionale sul preesistente tracciato ferroviario.

Oltre all'infrastruttura principale, i territori attraversati hanno investito in interventi che hanno contribuito a **rafforzare la riconoscibilità della ciclovia** come prodotto turistico, quali:

- aree di sosta e arredi ciclabili;
- segnaletica e accessi alla pista;
- iniziative di promozione turistica.

Sul tema della governance è stata evidenziata l'**istituzione di un soggetto gestore** della ciclovia, responsabile di:

- manutenzione della pista;
- coordinamento degli operatori;
- promozione turistica;
- gestione della comunicazione.

Questo modello è stato indicato come una buona pratica a livello regionale, sebbene attualmente il soggetto gestore operi soltanto sui primi 60 km della pista ciclabile.

Ciclabile Treviso–Ostiglia



UNIONCAMERE
VENETO

Relativamente alle **attività di promozione** realizzate, sono state evidenziate:

- la creazione del sito web ufficiale e dell'immagine coordinata della ciclovia (grazie anche finanziamenti provenienti dalla Regione Veneto);
- la partecipazione a fiere del cicloturismo;
- l'organizzazione di festival ed eventi lungo il tracciato.

Queste iniziative hanno favorito la costruzione di una **rete di operatori territoriali** legati al cicloturismo che, come dichiarato dagli stessi, ha portato negli anni a costruire **offerte integrate e collaborazioni strutturate**.

SLOT 4 – Prospettive di sviluppo e priorità strategiche

Il quarto slot è stato dedicato al confronto sulle prospettive future della ciclovia e sulle priorità strategiche per il suo sviluppo ed ha messo in evidenza 5 macroaree di intervento:

1. Aree con potenziale di sviluppo

Il livello di sviluppo dei servizi lungo il tracciato non è uniforme. I tratti della ciclovia aperti più recentemente presentano ancora una carenza di servizi cicloturistici, tra cui punti ristoro, noleggio biciclette e strutture ricettive specializzate.

Queste aree rappresentano quindi un importante spazio di crescita per nuove iniziative imprenditoriali.

2. Collegamenti con altre ciclovie

La Treviso–Ostiglia attraversa il Veneto in direzione trasversale e intercetta diverse ciclovie regionali. Tra le connessioni più rilevanti vengono segnalate:

- ciclovia del Sile;
- ciclovia del Brenta;
- percorsi lungo il Bacchiglione;
- itinerari ciclabili lungo l'Adige.

Il rafforzamento di queste connessioni è considerato fondamentale per aumentare l'attrattività del percorso.

3. Intermodalità

Un altro tema rilevante ha riguardato l'integrazione tra cicloturismo e trasporto ferroviario. Molti cicloturisti utilizzano il treno per raggiungere il punto di partenza o per rientrare alla fine del percorso. Tuttavia, è emersa la necessità di migliorare l'integrazione tra il sistema ferroviario e la ciclovia.

4. Completamento della ciclovia

Il completamento del tracciato e la connessione con la rete ciclabile nazionale sono stati considerati da alcuni operatori un passaggio fondamentale per rafforzare la competitività turistica della ciclovia.

5. Governance

In una prospettiva di governance, dal confronto è emersa la necessità di avere un unico soggetto gestore per l'intero percorso, al fine di garantire maggiore unitarietà, coerenza gestionale e continuità nello sviluppo e nella valorizzazione della ciclovia.

Ciclabile Treviso–Ostiglia



UNIONCAMERE
VENETO

Recap dei risultati

Il focus group ha evidenziato come la ciclovia Treviso–Ostiglia rappresenti un'infrastruttura con un **forte potenziale di sviluppo turistico, economico e sociale**.

Le testimonianze raccolte indicano che la ciclovia ha già prodotto effetti significativi in termini di:

- valorizzazione territoriale;
- sviluppo di nuove attività economiche;
- aumento della visibilità turistica dei territori attraversati;
- miglioramento della qualità della vita delle comunità locali.

Allo stesso tempo sono emerse alcune **priorità strategiche** per il futuro:

- completamento del tracciato e connessione con altre ciclovie;
- rafforzamento della governance unitaria lungo tutta la ciclovia;
- sviluppo di servizi cicloturistici nei tratti meno attrezzati;
- miglioramento dell'integrazione tra bici e trasporto ferroviario.

Nel complesso, la Treviso–Ostiglia si configura sempre più come un'infrastruttura chiave per il turismo sostenibile nel Veneto, capace di coniugare **mobilità lenta**, **valorizzazione del territorio** e **sviluppo locale**.

Noleggio bici in Italia: numeri e casi di successo

Ritornando al livello nazionale di analisi del cicloturismo, come anticipato in introduzione, la presente edizione del Rapporto intende dedicare un approfondimento specifico al tema del **noleggio biciclette**.

Prima di presentare le **10 esperienze di successo** selezionate da Legambiente - che evidenziano il contributo del cicloturismo alla generazione di valore economico e sociale nei territori - si propone di seguito una mappatura di sintesi della distribuzione delle imprese di noleggio in Italia, articolata per regione.

Questa rappresentazione offre una visione immediata e geografica della concentrazione del comparto in termini di **unità locali** presenti sul territorio nazionale. L'analisi dei dati, basata sul **Registro delle Imprese di Unioncamere**, evidenzia come il mercato italiano del noleggio bici stia orientandosi sempre più verso un **modello "multi-sede"**.

Il numero di imprese attive si mantiene su valori sostanzialmente stabili rispetto al 2019 - **quasi 800 imprese** -, mentre cresce in modo significativo la rete operativa (**+47%**), con **oltre 1.600 unità locali attive**.

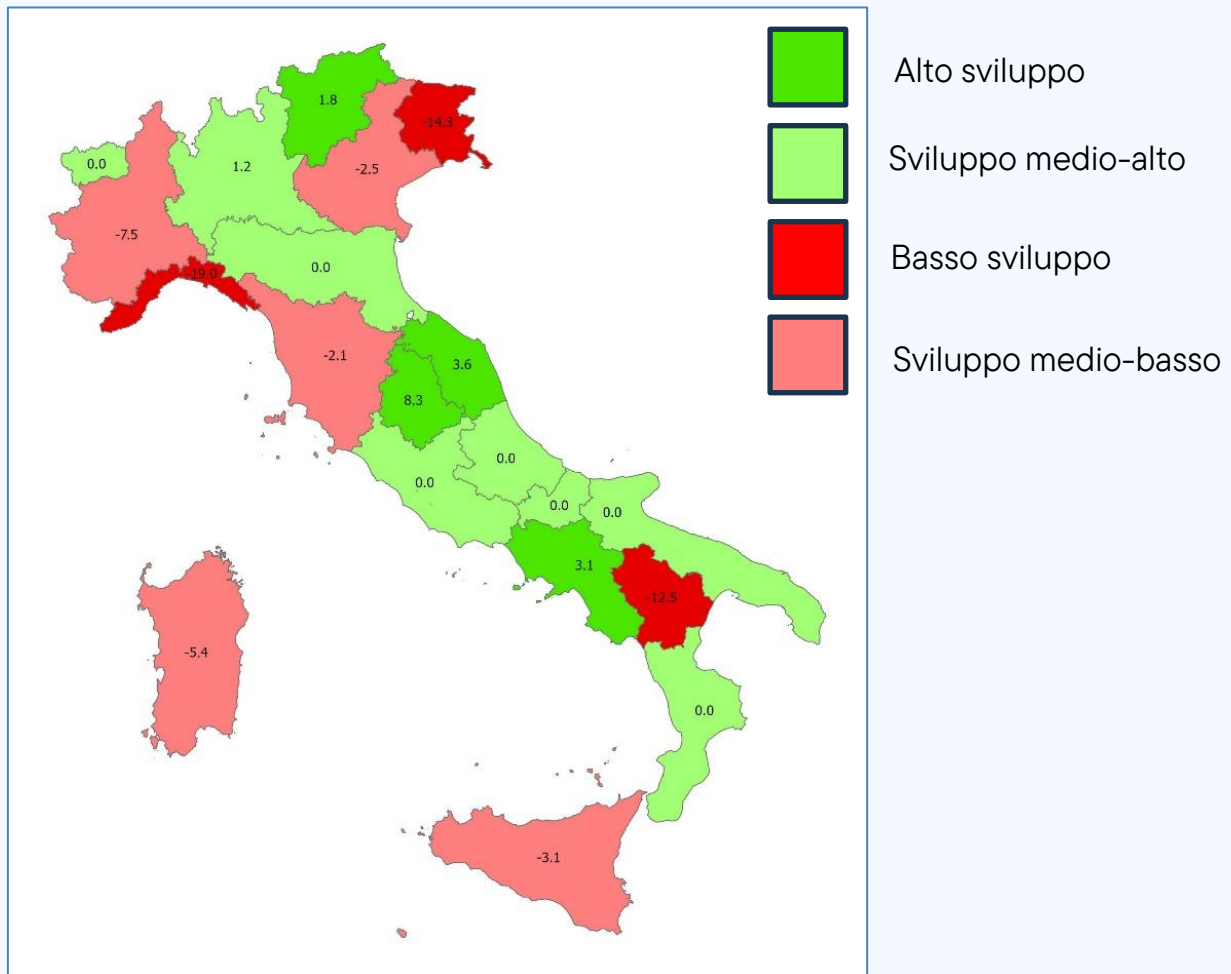
La mappa sull'**indice di sviluppo imprenditoriale** mostra una **crescita non uniforme**, con forti differenze regionali che riflettono livelli **diversi di maturità del mercato** e di capacità di presidio locale. In questo scenario, l'Umbria emerge come la realtà con il maggior incremento relativo di unità locali attive nel noleggio bici nel periodo 2019-2025, confermando come alcune aree stiano guidando l'espansione del settore e l'innovazione nell'offerta cicloturistica.

Anche l'**indice di specializzazione regionale** del noleggio bici nel 2025 evidenzia una distribuzione territoriale disomogenea, con aree in cui il settore assume un peso relativamente elevato nel sistema dei servizi e altre in cui risulta ancora marginale. La seconda mappa evidenzia come il noleggio bici presenti una **maggiore radicazione relativa nei territori con più forte vocazione turistica**, outdoor o cicloturistica; mentre nelle regioni meno specializzate il comparto mantiene ancora un ruolo più limitato all'interno dell'economia dei servizi.

Indice di sviluppo imprenditoriale regionale

Imprese attive (ATECO 77.21.01)

Saldo % = (iscrizioni 2025 – cessazioni 2025) / stock imprese attive 2024



Italia, 2025:
quasi 800 imprese attive nel noleggio bici, dato stabile rispetto al 2019)...

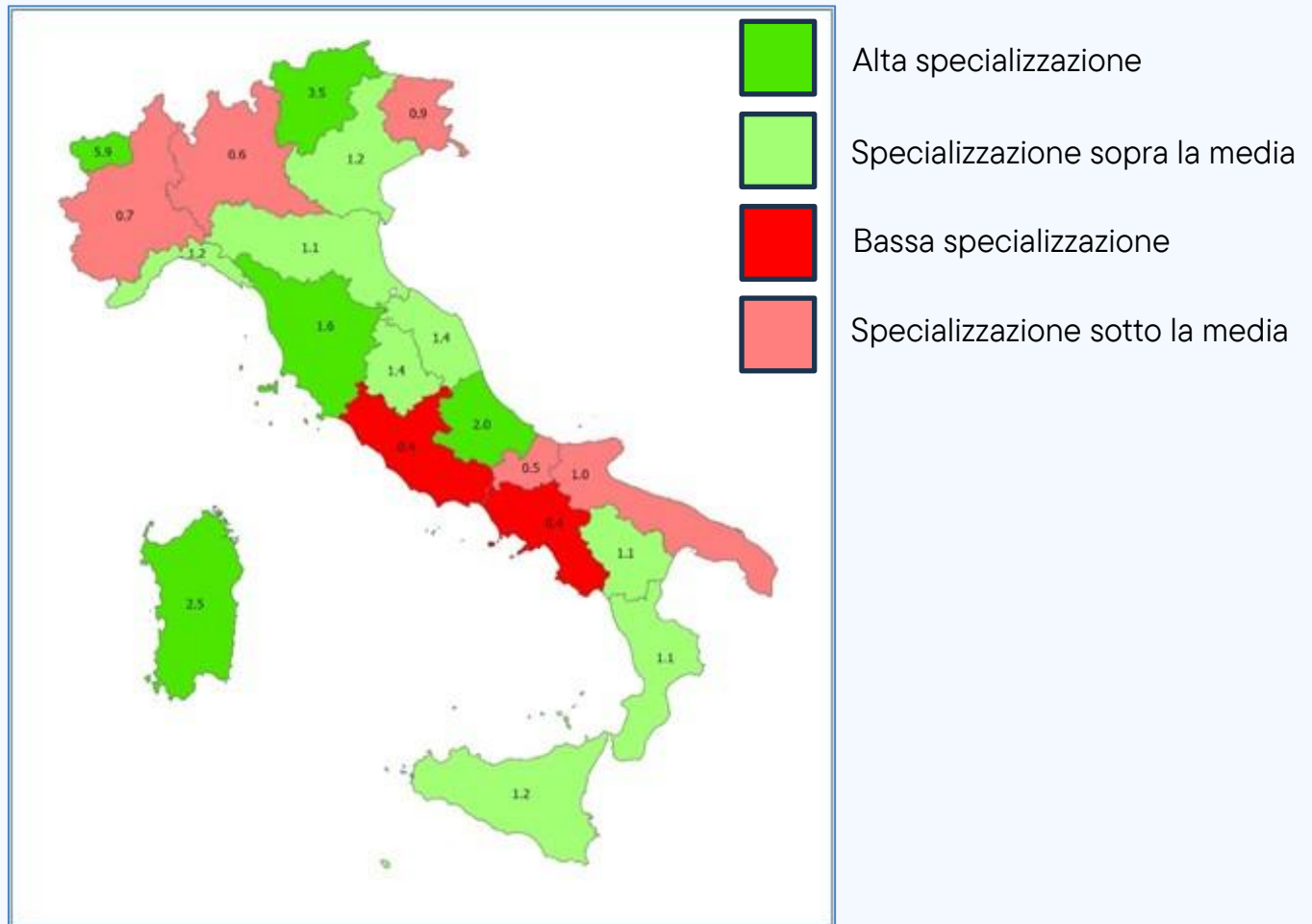
...corrispondenti a oltre 1.600 unità locali attive nel noleggio bici (dato 2025; +47% rispetto al 2019).

NB: box sinistra = imprese (sedi); box destra = unità locali

Indice di specializzazione regionale

Unità locali attive (ATECO 77.21.01)

Anno 2025. Media terziario Italia = 1



$$\text{Indice di Specializzazione } r = (\text{ULB}_r / \text{ULT}_r) / (\text{ULB}_{\text{ITA}} / \text{ULT}_{\text{ITA}})$$

IS_r = Indice di specializzazione della regione r-esima;
 ULB_r = Unità locali attive nel noleggio di bici della regione r-esima;
 ULT_r = Unità locali attive nel terziario della regione r-esima;
 ULB_{ITA} = Unità locali attive nel noleggio di bici in Italia;
 ULT_{ITA} = Unità Locali attive nel terziario in Italia.

Noleggio bici in Italia: numeri e casi di successo

Quantificare l'impatto economico del cicloturismo è operazione complessa e laboriosa dal momento che l'economia generata dalla bicicletta si distribuisce sul territorio secondo una sorta di "effetto Pollicino", ovvero senza grandi cifre concentrate in un unico punto, ma con **piccole somme distribuite lungo l'itinerario**. E se è vero che negli ultimi anni il settore delle vendite delle biciclette è andato in sofferenza, dopo gli anni del boom a cavallo della pandemia, è altrettanto vero che questo dato di decrescita sembra stridere con il successo conclamato del cicloturismo nel nostro paese. In realtà si tratta di due settori contigui, ma non strutturalmente intrecciati: per capirsi, non bisogna comprare una bici per fare cicloturismo. Ma sicuramente bisogna averla, sia pur per i giorni o le settimane che abbiamo deciso di dedicare alla nostra vacanza a pedali.

Del resto la **sharing economy** ci ha abituati da tempo a superare il concetto di possesso a favore della condivisione: è per questo che abbiamo voluto sottolineare in questa sezione la crescita di un comparto, quello del **noleggio bici**, che si accompagna alla crescita del cicloturismo nei territori.

L'ha intuito per tempo Bikeitalia dedicando una sezione del giornale online al tema dei noleggi, realizzando un agile ed efficace manuale per quanti avessero intenzione di avviare un'attività del genere e raccontando storie di successo in giro per l'Italia affidandosi alla penna esperta di Silvia Messa, giornalista di lungo corso e attenta analista dei nuovi trend economici. È dai suoi servizi che abbiamo attinto principalmente nel selezionare le **10 esperienze di successo** di noleggio bici proposte di seguito. Non sono le migliori e non sono le uniche (per fortuna!), ma hanno caratteristiche differenti che ci tornavano utili per raccontare la poliedricità di un comparto che sta trovando strade sempre più in discesa in tutte le regioni del nostro Paese.

E più noleggi non vuol dire solo più biciclette sul territorio, ma anche più ciclofficine, **più servizi** e, in molti casi, più accoglienza, più guide turistiche e magari anche la possibilità di fare *drop out*, ovvero prendere una bici dal punto A e lasciarla nel punto B per poi fermarsi o proseguire con altri mezzi.

In definitiva significa infrastrutturare immaterialmente un territorio, creare cioè quella famosa rete, quel famoso sistema che in tanti evocano e pochi riescono poi a concretizzare. Significa tradurre i chilometri degli itinerari in relazioni calde fra operatori e utenti, in accordi economici, in scambio di informazioni, dati e servizi, insomma una trama cucita dalla bicicletta che serve a tenere insieme e dare forza e futuro ai territori del nostro Paese.

Noleggio bici: 10 casi di successo

a cura di Legambiente



Sicily Divide Noleggio bici a Palermo

Il personaggio, Giovanni Guarneri, è noto a chi si occupa di cicloturismo e la sua storia anche. È una storia di successo che, come spesso accade, nasce da una crisi, dal suo licenziamento nel 2016, non voluto, dall'azienda per la quale lavorava. Da quel giorno si mette in sella e percorre la sua Sicilia e tante altre strade in giro per 14 paesi europei. Da quei viaggi nascono il Periplo della Sicilia, la Sicily Divide recentemente arricchita con nuovi percorsi per altri 2.700 km e altri tracciati che diventano presto destinazioni per migliaia di appassionati cicloturisti. La sua azienda si chiama **Inspiring tours**, che ha dato vita a una rete che tiene insieme 46 amministrazioni comunali, 110 aziende e strutture ricettive. Oltre a gestire il traffico dei cicloturisti su questi tracciati ha aperto un **centro di noleggio con oltre 100 biciclette** a Palermo.



Fun Active Tour Freddy Mair

1.200 biciclette di cui la metà a pedalata assistita con **15 dipendenti** e un giro d'affari di circa **8 milioni di euro**. Questo in cifre il biglietto da visita di **Fun Active Tour**, il tour operator guidato da **Freddy Mair** che in questi giorni compie 25 anni fatti di vacanze per italiani e stranieri nel Belpaese e in Europa. Abbandonato un quarto di secolo fa il mondo delle gare professionistiche in Mtb, **Freddy Mair** si dedica alla realizzazione di uno dei primi e più fortunati **tour operator** italiani, frutto di anni di duro lavoro, ma anche di errori sui quali si cresce. Uno fra tanti: "volevo fare tutto per tutti e finivo per non combinare niente". Meglio specializzarsi, individuare il target di riferimento e, soprattutto, lavorare creando una **solida rete** con altri imprenditori, con le amministrazioni locali, con il tessuto sociale.

Noleggio bici: 10 casi di successo

a cura di Legambiente



Bella Italia Cycling

Bella Italia Cycling è la nuova società nata dall'iniziativa di un gruppo di appassionati del territorio del basso Garda che hanno messo in **rete diversi punti di noleggio** lungo il corso del Mincio e a ridosso del lago di Garda di cui il fiume è l'unico emissario. Fra le sponde del lago, Peschiera e Mantova si contano oltre **400 biciclette** con relativi accessori per trasporto bambini e animali. L'attività di noleggio si è andata arricchendo nel corso degli anni con l'offerta di **tour guidati**, una ricca proposta di escursioni e di ospitalità, ma anche un **bici grill** (la mitica Littorina sul Mincio...) e una vecchia stazione (Borgo Stazione Bike Inn) recuperata come **struttura ricettiva a 4 stelle**. Da un po' di tempo infine grande successo per le **gite scolastiche sui pedali**.



Nolobici Paolo Piccone

11 punti di noleggio collegati fra loro e dislocati lungo la Ciclabile dei fiori, la pista sul ponente ligure che collega Ospedaletti a Imperia, passando per Sanremo, lungo il vecchio tracciato ferroviario. Artefice dell'iniziativa imprenditoriale è Paolo Piccone che nel 2008 lanciò il cuore oltre l'ostacolo imbarcandosi in un affare che molti giudicavano folle rimpiangendo l'indotto economico generato dalla linea ferroviaria e scomparso con lo smantellamento della stessa. Oggi la **rete di NoloBici**, questo il nome dell'azienda di Piccone, può contare su **oltre 1.000 biciclette** (dalle city bike alle gravel e mtb, passando per le bici da corsa e i riscio...), **5 furgoni per trasporto mezzi e assistenza**, **18 dipendenti** (dei quali 11 a tempo indeterminato) e un giro d'affari di **700mila euro all'anno** con utili reinvestiti nell'ammodernamento del parco bici e delle strutture. Per il futuro lo sguardo è rivolto a pedalate fino alla vicina Francia.

Noleggio bici: 10 casi di successo

a cura di Legambiente



BikeSquare

BikeSquare, ovvero Lucia Savino, Massimo Infunti e Alberto Riva, nelle Langhe è diventato un piccolo ecosistema di pedalate lente: 65 e bike che ogni giorno si disperdono tra vigne, borghi e strade secondarie. Ma anche le 50 destinazioni targate Bikesquare in Italia, gestite tramite una rete di partner, sono come porte d'accesso verso altrettanto micro territori, ciascuno con il proprio ritmo e la propria storia. L'APP di BikeSquare accompagna i viaggiatori senza invadere, lasciando che ognuno trovi il proprio passo mentre segue un percorso autoguidato. La consegna in struttura rende l'inizio del viaggio quasi naturale, come se la bici fosse sempre stata lì ad aspettare. Il recupero in emergenza è una presenza discreta, che rassicura senza farsi notare. E quando servono mani esperte o un passo più umano, c'è sempre la possibilità di una guida in carne e ossa, insieme ad attrezzature pensate per chi viaggia con bambini o in famiglia.



Botteroski Elio Bottero

Elio Bottero è il titolare della Botteroski, un'azienda storica di Limone Piemonte che nasce nel secolo scorso sul business degli sci, ma che ha ampliato negli anni il ventaglio di proposte offrendo, accanto ai prodotti legati al tradizionale turismo di montagna, anche un eccellente campionario di biciclette con 150 e-bike. Oggi alla prima bottega di Limone Piemonte se ne sono affiancate altre tre di vendita e noleggio a Vernante, Borgo San Dalmazzo e Panice Soprana con un contributo agli affari dalla componente ciclistica sempre più significativo. Del resto, la diminuzione delle precipitazioni nevose in montagna rende indifferibile la necessità di diversificare l'offerta puntando su proposte che non hanno bisogno di neve.

Noleggio bici: 10 casi di successo

a cura di Legambiente



Lovemetandem

Angelo Lisco

Angelo Lisco, 42 anni, è l'artefice di **Lovemetandem**, una piccola attività di **noleggio tandem** collegata alla Ciclofficina di Cascina Nascosta, nel Parco Sempione a Milano. È un'iniziativa imprenditoriale nata, come tante altre, sull'onda del post pandemia che si caratterizza per la sua originalità: un'offerta di bici centrata sul tandem che consente una visita diversa della città, prevalentemente destinata alle coppie e che permette la **condivisione** dell'esperienza anche a chi ha **difficoltà** sensoriali o altri tipi di problematiche. È una realtà piccola, un'impresa individuale con **6 tandem** e **10 city bike**, ma collocata in un punto strategico ideale per le passeggiate urbane o per concedersi, attraverso i Navigli, un giro appena fuori città.



Marche Bike Tour

Giacomo Cognini

Marche Bike Tour significa **8 punti di noleggio**, 4 lungo la costa fra Porto Sant'Elpidio e Marina Palmense, e 4 nell'entroterra a Fiastra, Bolognola, Montemonaco e Sarnano. A capo dell'azienda è Giacomo Cognigni, 46 anni, che ha dato vita a un'attività che oggi impiega una **20ina di persone** (fra fissi e stagionali) e mette a disposizione dei turisti **oltre 500 biciclette** per tour non solo lungo la costa, ma anche verso l'entroterra. Accanto all'attività di noleggio Marche Bike Tour ha sviluppato anche una serie di proposte di **tour guidati** e pedalate esperienziali ed enogastronomiche che incontrano le richieste di un pubblico fatto, per circa la metà, di **clientela straniera**.

Noleggio bici: 10 casi di successo

a cura di Legambiente



Mowgli
Luca Ministrini

Mowgli si può considerare una sorta di spin-off della Spoleto-Norcia, dovuto anche questo all'iniziativa imprenditoriale di Luca Ministrini. Nasce infatti da quel tracciato e da quell'evento, uno dei più popolari e riusciti del nostro Paese, l'idea di creare una rete dei centri di noleggio di quel pezzo d'Umbria che, oltre alla Spoleto-Norcia, annovera destinazioni turistiche importanti come Assisi e la Cascata delle Marmore. Il progetto è ancora in fase di realizzazione, ma già annovera **5 punti di noleggio** (Sant'Anatolia, Trevi, Cascata delle Marmore, Assisi e Montefalco) che hanno messo in rete circa **200 mezzi**, fra e-bike, mtb e city bike, ma che soprattutto hanno aumentato la qualità dei servizi in tutta l'area. Avere punti di noleggio legati in una rete consente infatti il drop out delle biciclette, ovvero il ritiro in un punto e la restituzione in un altro, il trasporto bagagli e, fondamentale, un'assistenza meccanica diffusa, un servizio utilissimo in un contesto fortemente turistico come questo.



ValtelBike
Stefano Gianatti

Ecco un altro territorio che comincia a ridisegnarsi seguendo i tragitti delle biciclette, accogliendo nuovi visitatori e nuove economie che nascono attorno ad essi. “La svolta – racconta il presidente di **ValtelBike**, una delle imprese di noleggio più attiva del territorio – è stata la realizzazione del Sentiero Valtellina, un percorso di 114 km che corre lungo il corso dell'Adda, dalle Alpi Retiche giù fino al Lago di Como, passando per Sondrio”. L'iniziativa si deve a un progetto nato dalla Fondazione di Sviluppo Locale e finanziato dalla Fondazione Cariplo che ha premesso di attrezzare il percorso del Sentiero Valtellina con ben **6 punti di noleggio bici**. Attualmente è possibile trovare **oltre 200 bici** a noleggio dislocate a Bormio, Tirano, Valbosaggia, Morbegno, Colico e Chiavenna con la possibilità di riconsegnarle in uno qualsiasi dei punti. “Questo ci ha permesso di intercettare una clientela di famiglie con bambini e anche ciclisti poco esperti che riempiono i fine settimana. Nel corso degli anni abbiamo registrato una **crescita costante del fatturato** e un progressivo spostamento dalle Mtb alle city bike e alle bici a pedalata assistita”.

Good Practice estere per un cicloturismo “migliore”

Accanto a questi casi di successo italiani individuati da Legambiente, guardando oltre i confini nazionali, si propone di seguito uno sguardo al cicloturismo nel **contesto europeo**. In questo scenario, le **Good Practice** costituiscono esempi virtuosi in grado di stimolare uno sviluppo innovativo attraverso modelli e soluzioni replicabili.

Nel panorama europeo emergono diverse esperienze di successo, tutte strategicamente significative: da un lato, iniziative educative che promuovono il cicloturismo come esperienza territoriale formativa e sostenibile; dall'altro, reti e programmi di empowerment volti a rafforzare la struttura e l'equità del comparto ciclistico. Le due Good Practice illustrate nelle prossime pagine evidenziano il valore del ciclismo come **strumento di crescita** individuale, coesione sociale, sostenibilità ambientale e sviluppo territoriale.

Secondo i dati dell'Osservatorio, nel 2025 le donne rappresentano mediamente il 47,1% dei cicloturisti in Italia, in aumento rispetto al 29,7% registrato nel 2024. In linea con questa tendenza, l'iniziativa europea **Women in Cycling** risulta particolarmente rappresentativa: si tratta di una rete nata per rendere i settori dell'industria della bicicletta, della mobilità e del turismo più inclusivi e partecipati per le donne. L'iniziativa promuove l'inclusione, il mentoring e la leadership femminile anche in ambito turistico, favorendo la crescita della presenza femminile sia dal lato della domanda sia dell'offerta.

Un'altra tendenza rilevante nel 2025 riguarda la crescita dei turisti appartenenti alla Generazione Z (17,3% contro il 9,3% del 2024). In questo contesto, spicca il progetto ungherese **Bike Wanderer**, un camp estivo itinerante rivolto agli studenti, che combina percorsi ciclabili con attività outdoor, valorizzazione delle aree interne e promozione della sostenibilità ambientale.

Di seguito, si approfondiscono i due casi.



Bike Wanderer - Active Hungary

Active Hungary è l'ente ufficiale ungherese responsabile della promozione degli sport ricreativi e del turismo attivo. Coordina progetti di sviluppo, sostiene e organizza numerosi eventi dedicati agli sport d'avventura, promuove iniziative volte al miglioramento della qualità della vita e contribuisce alla crescita e alla valorizzazione del turismo attivo nel Paese.

Un esempio pratico interessante è per l'appunto **Bike Wanderer**, programma istituzionale che integra educazione, turismo attivo e sostenibilità ambientale. Un **camp estivo "su due ruote"**, di una settimana, pensato per studenti delle scuole primarie e secondarie e che dimostra come il cicloturismo possa essere non solo un prodotto turistico, ma anche uno strumento di crescita personale, educazione ambientale e scoperta territoriale.

Il programma include la possibilità di scegliere tra **13 percorsi**, raggiungendo un nuovo campeggio ogni giorno – o a giorni alterni – pedalando per un totale di **150-280 km**. Gli itinerari selezionati si snodano lungo zone meno turistiche ma ugualmente suggestive.

Lungo il tragitto, i partecipanti possono dedicarsi a tante **attività organizzate**, quali ad esempio, visite a castelli e luoghi storici, giochi all'aria aperta come i salti sulle balle di fieno, tiro con l'arco e momenti di relax in acqua.

Tutti gli aspetti organizzativi vengono predisposti in anticipo:

- vitto e alloggio;
- programma delle attività;
- attrezzatura (bicicletta, casco, borraccia, maglietta tecnica);
- servizio guida.

Il camp permette anche di **acquisire competenze** utili:

- la guida in bicicletta;
- le regole della strada;
- la gestione del trasporto della bici.

L'idea alla base del camp è offrire un'esperienza autentica e coinvolgente che, attraverso la **vita di gruppo** e le **avventure condivise**, permetta anche di:

- esplorare il Paese;
- scoprire il piacere del movimento;
- vivere l'escursionismo in modo attivo;
- sperimentare l'autonomia e l'autorealizzazione.

Per rendere il camp ancora più "green", si adottano e promuovono **formule sostenibili** come: niente bottiglie in PET bensì borracce riutilizzabili, niente posate usa e getta per i pasti e raccolta differenziata nei campeggi, quando possibile.

ENTE PROMOTORE: Active Hungary

PAESE DI RIFERIMENTO: Ungheria

TARGET: Studenti scuole primarie e secondarie

AMBITO DI SVILUPPO: Cicloturismo attivo, giovanile e sostenibile

DESCRIZIONE PRASSI:

Camp estivo itinerante di una settimana con 13 percorsi a scelta (150–280 km complessivi), spostandosi tra aree *camping*, riscoprendo in maniera sostenibile aree territoriali meno turistiche e svolgendo attività all'aria aperta organizzate.

ELEMENTI QUALIFICANTI:

Formula *all inclusive* (vitto, alloggio, guida, attrezzatura)

Attività esperienziali *outdoor*

Educazione alla guida “su due ruote” e al trasporto della bicicletta

Sviluppo di autonomia e spirito di gruppo

IMPATTO SOSTENIBILE:

Borracce riutilizzabili (no PET)

No posate “usa e getta”

Raccolta differenziata nelle aree *camping*, quando possibile

OBIETTIVI STRATEGICI:

Promozione stile di vita attivo e responsabile

Incentivo alla fruizione capillare del territorio attraverso il cicloturismo

Women in cycling

ECF-European Cyclists Federation

Questa seconda Good Practice interviene direttamente sulla struttura del comparto ciclistico, promuovendo temi cardine quali l'**inclusione** e la **leadership femminile**.

Non si tratta di un prodotto turistico, bensì di un **network strategico**: **Women in Cycling** (WiC) è un network nato per rafforzare la presenza femminile nel ciclismo, aumentandone visibilità, influenza e accesso a ruoli di responsabilità e leadership nel settore. Questa rete è stata avviata con il contributo di donne ispiratrici attive in molte aree del mondo ciclistico, delle vere e proprie "**ambasciatrici WiC**" che hanno contribuito e tutt'oggi contribuiscono a:

- far conoscere l'iniziativa attraverso i propri contatti e canali;
- intervenire a eventi e conferenze sui temi di competenza;
- sostenere il mentoring, offrendo supporto o diventando mentori per altre donne della rete;
- collaborare allo sviluppo di attività e appuntamenti futuri di Women in Cycling.

Tra queste figure spicca: **Isabell Eberlein**, co-fondatrice del network a livello europeo e coordinatrice operativa in Germania, nonché è CEO di Velokonzept, agenzia tedesca a Berlino dedicata alla promozione della cultura della mobilità ciclabile, attraverso la creazione di nuove modalità di cooperazione tra attori diversi quali imprese, università, P.A., e altri attori.

L'iniziativa WiC è stata avviata nel 2020 dall'ECF – European Cyclists Federation, con il contributo di diversi partner: Cycling Industries Europe, Mobycon, CONEBI e Velokonzept, per l'appunto. Il lancio ufficiale europeo di Women in Cycling è avvenuto online il 24 febbraio 2021, con la partecipazione di oltre 550 persone, mentre la versione italiana, **Women in Cycling Italy**, è stata presentata il 29 gennaio 2025 tramite un webinar trasmesso da Bikeltalia.

Il macro obiettivo di WiC è un comparto ciclistico più inclusivo e vario, capace di garantire **pari opportunità** e di contribuire allo sviluppo del ciclismo in tutte le sue forme. Nel dettaglio, WiC si prefigge di:

- costruire una **comunità attiva per donne** provenienti da ambiti diversi del settore, favorendo contatti, confronto di esperienze e collaborazione su progetti che sostengano la visione della rete;
- spingere le organizzazioni ad adottare **politiche e traguardi** che favoriscano diversità e parità di genere, con più donne nei ruoli decisionali e dirigenziali;
- contrastare i panel "solo uomini" negli eventi legati al ciclismo, promuovendo una **rappresentanza equilibrata**;
- assicurare che le **prospettive femminili**, anche nelle loro differenze, siano considerate nei processi decisionali, nei progetti e nelle iniziative che riguardano il settore.

ECF, <https://www.ecf.com/en/community/networks/women-in-cycling/>

Velokonzept, <https://www.velokonzept.de/>

Fiera del Cicloturismo, <https://fieradelcicloturismo.it/speakers/isabell-eberlein-2>

Bikeltalia, <https://www.bikeitalia.it/2025/01/28/>

ENTE PROMOTORE: European Cyclists Federation (ECF)

PAESE DI RIFERIMENTO: Rete europea

TARGET: Donne attive nel comparto ciclistico

AMBITO DI SVILUPPO: Inclusione, valorizzazione e leadership della presenza femminile

DESCRIZIONE PRASSI:

Network europeo per rafforzare la presenza femminile nel comparto ciclistico, attraverso *mentoring* e *networking*, in termini di visibilità, influenza e accesso a ruoli di responsabilità.

ELEMENTI QUALIFICANTI:

Rete di donne-ambasciatrici internazionali

Programmi di mentoring

Eventi e conferenze dedicate al tema

Coordinamenti nazionali

IMPATTO SOSTENIBILE:

Inclusione femminile nei processi decisionali

Rafforzamento della diversità nel settore

Promozione della parità di genere

OBIETTIVI STRATEGICI:

Comunità europea attiva

Influenza su politiche e governance

Contrasto ai *panel* "all male" sul ciclismo



Riepilogo ipertestuale del Rapporto

- [I cicloturismo in Italia: dati e trend 2025](#)
- [La domanda cicloturistica esperta della community Bikenomist](#)
- [Un'analisi d'impatto delle ciclovie: report & insight](#)
 - [Ciclovia Costa dei Trabocchi](#)
 - [Ciclovia del Volturno](#)
 - [Ciclovia Assisi–Spoleto–Norcia](#)
 - [Ciclovia Treviso–Ostiglia](#)
- [Noleggino bici in Italia: numeri e casi di successo](#)
- [Good Practice estere per un cicloturismo “migliore”](#)

Nota metodologica valutazione di impatto

Impostazione generale dell'analisi

L'analisi è stata costruita a partire da un impianto comune alle diverse ciclovie considerate, con l'obiettivo di valutare se e in che misura la presenza o il consolidamento dell'infrastruttura cicloturistica si associ a cambiamenti osservabili nei territori interessati. L'approccio adottato combina una lettura **descrittiva** dei territori con una lettura **controfattuale**, cioè con un confronto tra i comuni coinvolti dalla ciclovie e altri comuni comparabili non direttamente interessati dal trattamento.

In termini semplici, il lavoro non si limita a osservare se un territorio cresce o diminuisce nel tempo, ma prova a rispondere a una domanda più utile: **quel territorio è andato meglio, peggio o in linea con quanto ci si sarebbe potuti attendere senza la ciclovie?**

Per farlo, l'analisi è stata articolata in più passaggi:

definizione del **perimetro territoriale** della ciclovie;

costruzione di un **gruppo di confronto** il più possibile coerente;

osservazione delle principali variabili turistiche ed economiche nel tempo;

lettura finale dei risultati non come "verdicti automatici", ma come evidenze da interpretare alla luce del contesto locale, della cronologia reale delle opere e della qualità dei dati disponibili.

Perimetrazione territoriale

Per ciascuna ciclovie è stato definito un perimetro comunale distinto per livelli funzionali. In generale si è lavorato distinguendo:

i **comuni direttamente attraversati** dal tracciato;

i **comuni limitrofi o di accesso**, che pur non essendo sempre attraversati in modo diretto possono beneficiare della presenza della ciclovie;

in alcuni casi, un'ulteriore area più ampia di contesto, utile soprattutto sul piano descrittivo.

Questa scelta serve a evitare una lettura troppo rigida del fenomeno. Una ciclovie, infatti, non produce effetti solo nel punto esatto in cui passa, ma può influenzare anche i territori vicini, per esempio dove si trovano servizi, strutture ricettive, stazioni, accessi o poli attrattori.

Variabili osservate

Le principali variabili considerate riguardano:

la **domanda turistica ufficiale**, in particolare arrivi e presenze;

la **struttura dell'offerta**, ad esempio posti letto ed esercizi ricettivi;

il mercato **extra-alberghiero** e degli affitti brevi;

elementi di contesto utili a leggere il posizionamento cicloturistico dei territori.

L'idea di fondo è che l'impatto di una ciclovie possa emergere in modi diversi: non solo come aumento dei flussi turistici, ma anche come rafforzamento dell'offerta, miglioramento della permanenza media, maggiore diffusione di servizi dedicati o attenuazione della stagionalità.

Come sono stati letti i risultati

Il modello quantitativo fornisce una base ordinata e replicabile per leggere i casi studio, ma **non sostituisce l'interpretazione**.

In analisi territoriali di questo tipo, soprattutto quando si lavora su ciclovie, turismo e piccoli comuni, i risultati possono essere influenzati da molti fattori:

tempi reali di apertura e messa in esercizio non sempre coincidenti con le date amministrative;

realizzazioni per lotti;

shock esterni, come la pandemia;

presenza di altre politiche o altre infrastrutture nello stesso territorio;

dati locali non sempre stabili o perfettamente omogenei.

Per questa ragione, il modello è stato usato come **strumento di orientamento e verifica**, non come meccanismo automatico che produce una risposta definitiva.

In altri termini, il lavoro è nato come analisi quantitativa, ma in questa fase si traduce soprattutto in una serie di **valutazioni motivate**, più o meno robuste a seconda del caso.

Perché i risultati non sono omogenei tra tutte le ciclovie

Un punto centrale emerso dall'analisi è che i diversi casi studio non presentano tutti lo stesso livello di stabilità metodologica.

Le ragioni principali sono tre.

Nota metodologica

valutazione di impatto

1. Le ciclovie non hanno tutte la stessa cronologia

In alcuni casi esiste una data relativamente chiara di apertura o completamento funzionale; in altri casi la messa in esercizio è più graduale, frammentata o antecedente alla finestra temporale osservata.

Questo è molto rilevante, perché per stimare un impatto occorre avere un “prima” e un “dopo” sufficientemente chiari.

2. I territori non sono tutti ugualmente confrontabili

Costruire un buon gruppo di confronto è possibile, ma non sempre con lo stesso grado di precisione. In alcuni casi il controllo sintetico risulta più stabile; in altri casi, come nel caso di Treviso–Ostiglia, la stima si mostra più sensibile alla composizione del gruppo di confronto e ai pesi attribuiti ai comuni selezionati.

3. Gli effetti osservabili non maturano tutti negli stessi tempi

Una ciclovie può prima stimolare l’offerta e solo successivamente tradursi in un aumento più visibile della domanda. Oppure può migliorare accessibilità e posizionamento senza produrre subito una crescita netta dei flussi ufficiali.

Per questo motivo, l’assenza di un effetto forte sulle presenze non equivale automaticamente a “assenza di impatto”.

Specificazioni per ciclovie

Assisi–Spoleto–Norcia

Assisi–Spoleto–Norcia è il caso metodologicamente più maturo. Le date chiave sono note, anche se articolate: la piena fruibilità della Spoleto–Assisi è del marzo 2015 e il completamento del raccordo con la ex ferrovia Spoleto–Norcia è del marzo 2016. Nel modello finale, il 2016 è stato trattato come anno di transizione, con lettura piena del post dal 2017. Il caso presenta quindi una base relativamente solida, pur con la necessità di leggere con cautela una finestra pre non lunghissima.

Treviso–Ostiglia

Per Treviso–Ostiglia la periodizzazione è più lineare sul piano formale, con 2019 come inizio del post e 2020 trattato come anno di transizione. Tuttavia, la parte più delicata riguarda la costruzione del controllo: i risultati ottenuti mostrano una sensibilità non trascurabile alla selezione dei territori comparabili e alla distribuzione dei pesi. Il caso è quindi leggibile, ma con un grado di affidabilità numerica inferiore rispetto ai casi più stabili.

Costa dei Trabocchi

Per la Costa dei Trabocchi il modello è operativo e i risultati sono leggibili, ma il caso va ancora trattato come **provvisorio robusto**, più che come pienamente chiuso in senso definitivo. Il profilo che emerge è coerente e interpretabile, ma con qualche cautela metodologica in più rispetto ad Assisi–Spoleto–Norcia, soprattutto per quanto riguarda la piena simmetria dei controlli territoriali.

Ciclovie del Volturno

Il Volturno costituisce un caso distinto. Dalle fonti istituzionali disponibili non emerge una data univoca e primaria di messa in esercizio dell’intera ciclovie utilizzabile come anno di trattamento nella finestra 2014–2024. Il tratto principale risulta già esistente prima del 2020, mentre altri segmenti o progetti collegati non consentono di fissare un punto di rottura sufficientemente robusto. Di conseguenza, il caso può essere descritto e perimetrato, ma non finalizzato come stima causale standardizzata della ciclovie intera entro la finestra osservata.

Conclusione metodologica

Nel complesso, il lavoro ha mantenuto una struttura quantitativa unitaria, coerente e replicabile. Tuttavia, l’applicazione ai diversi casi studio ha mostrato livelli non omogenei di stabilità e affidabilità.

Per questo motivo, in questa fase i risultati vanno letti soprattutto come **evidenze strutturate di natura qualitativa**, sostenute dal modello quantitativo ma non riducibili a una semplice graduatoria di punteggi.

In altre parole, il modello serve a capire **che tipo di impatto emerge, quanto il segnale appare stabile e dove la lettura è più o meno affidabile**. Non serve, almeno in questa fase, a produrre una classifica rigida e definitiva tra ciclovie.

Appendice

tecnico-statistica

1. Obiettivo e logica generale dell'analisi

L'impianto valutativo adottato per le ciclovie considera tre livelli di analisi:

analisi descrittiva di contesto, finalizzata a leggere struttura, intensità e dinamica dei territori interessati;

analisi temporale, volta a verificare l'eventuale presenza di discontinuità coerenti con l'entrata in esercizio della ciclovia;

analisi controfattuale spaziale, orientata a confrontare i territori trattati con un insieme di comuni comparabili non direttamente interessati dal trattamento.

La logica di fondo è quella della **triangolazione**: nessuna singola misura viene assunta come prova definitiva di impatto, ma i risultati vengono valutati congiuntamente, mettendo in relazione:

andamento dei flussi turistici;

dinamica dell'offerta ricettiva;

segmenti alternativi dell'ospitalità, inclusi gli affitti brevi;

informazioni di contesto e di posizionamento territoriale.

2. Unità territoriali e perimetrazione del trattamento

Per ciascuna ciclovia il trattamento è stato definito a livello comunale, distinguendo almeno due classi:

comuni attraversati (T1): territori direttamente intersecati dal tracciato;

comuni limitrofi / accessi (T2): territori non sempre attraversati in senso stretto, ma funzionalmente connessi alla ciclovia per prossimità, accessibilità o ruolo di accesso/gateway.

In alcuni casi è stata inoltre considerata un'area più ampia di contesto ("area vasta" o "varianti"), utile soprattutto per la lettura descrittiva del sistema cicloturistico, ma non necessariamente inclusa nella stima finale di impatto.

Questa articolazione consente di distinguere gli effetti potenzialmente più diretti da quelli di prossimità, evitando di trattare la ciclovia come un fenomeno puntuale e localizzato solo lungo il tracciato geometrico.

3. Fonti informative e variabili

Le principali fonti utilizzate sono:

ISTAT: arrivi, presenze, posti letto, esercizi ricettivi;

AIRDNA: giorni prenotati e stock di alloggi disponibili nel segmento short-term rental;

Location Intelligence: cluster cicloturistico e indicatori di mobilità/presenza;

fonti amministrative e territoriali per la cronologia delle opere, la perimetrazione e l'identificazione dei territori di confronto.

Le variabili chiave osservate nelle stime di impatto sono state, in forma base:

domanda turistica ufficiale:

Presenze

Arrivi

offerta ricettiva:

Posti letto

Esercizi

segmento extra-alberghiero / affitti brevi:

Giorni prenotati

Alloggi disponibili

Dove rilevante, è stata inoltre considerata la **permanenza media**, ottenuta come rapporto tra presenze e arrivi, e un indicatore di **destagionalizzazione**, derivato dalla distribuzione mensile delle presenze.

4. Standardizzazione delle variabili

Per rendere confrontabili territori molto diversi in termini di dimensione demografica, le principali variabili sono state trasformate in indicatori **pro capite** o comunque relativizzati alla popolazione residente.

Nel caso delle stime controfattuali, i predittori utilizzati nel controllo sintetico sono stati costruiti come:

media del periodo pre-intervento;

livello nell'ultimo anno pre-intervento.

Per limitare la distorsione dovuta a comuni molto piccoli o a distribuzioni fortemente asimmetriche, è stata adottata una trasformazione \log_{1p} , cioè il logaritmo di $(1+x)$, applicata agli indicatori positivi. Questa scelta consente di ridurre l'influenza degli outlier senza perdere informazione sulle differenze di livello.

Appendice tecnico-statistica

5. Periodizzazione

La periodizzazione è un passaggio centrale, perché definisce:

il periodo **pre-trattamento**;

il punto di rottura o **t0**;

eventuali anni di **transizione** da non trattare come post pieno.

La regola generale seguita è stata la seguente:

identificare, ove possibile, una data di apertura, piena fruibilità o completamento funzionale della ciclovìa;

distinguere gli anni in cui l'opera è solo parzialmente operativa o interferita da shock esogeni;

leggere gli effetti post solo dopo aver escluso, quando necessario, gli anni di transizione.

6. Analisi temporale

L'analisi temporale è stata utilizzata con due funzioni:

osservare visivamente i trend;

verificare la presenza di discontinuità coerenti con la cronologia dell'infrastruttura.

Nel framework generale erano previsti strumenti come:

analisi di trend;

verifica di break strutturali;

specifiche di tipo **Interrupted Time Series (ITS)**.

Tuttavia, l'effettivo uso della componente temporale è stato modulato in funzione:

della lunghezza del periodo pre;

della chiarezza della data di trattamento;

della qualità e continuità delle serie disponibili.

Nei casi in cui il pre-intervento risultava corto o la cronologia non perfettamente univoca, l'analisi temporale è stata letta in modo prudente e integrata con maggiore enfasi dall'analisi spaziale.

7. Analisi controfattuale spaziale

La componente controfattuale spaziale è stata costruita individuando, per ciascun gruppo trattato, un insieme di comuni potenzialmente comparabili, da utilizzare come **donor pool**.

Il donor pool è stato progressivamente ripulito mediante tre passaggi concettuali:

esclusione dei comuni trattati;

esclusione di comuni con forte prossimità o spillover diretti;

esclusione di comuni potenzialmente contaminati dalla presenza di altre ciclovie o reti concorrenti (R_{other}).

Nel caso di Treviso–Ostiglia, ad esempio, il donor pool finale (D3_NEW) comprende 1.997 comuni, dopo esclusione dei comuni trattati, dei capoluoghi metropolitani rilevanti e dei territori classificati come interferiti da altre reti. Questo include Lombardia, Veneto, Emilia-Romagna e Friuli-Venezia Giulia, mentre il Trentino-Alto Adige non confluisce nel D3 finale disponibile.

8. Controllo sintetico (SCM)

Per i casi in cui il disegno risultava sufficientemente chiaro, il controfattuale principale è stato costruito tramite **Synthetic Control Method (SCM)**, cioè come combinazione pesata di comuni donor in modo da riprodurre il più fedelmente possibile il profilo pre-intervento del gruppo trattato.

In forma semplificata, per ciascun gruppo trattato si è stimato un vettore di pesi w tale che:

$$\min_w \| Xw - x_T \| ^2$$

soggetto a:

$$\begin{aligned} w_i &\geq 0 \\ \sum_i w_i &= 1 \end{aligned}$$

dove:

x_T è il vettore dei predittori del gruppo trattato;

X è la matrice dei predittori dei donor.

Nei tentativi più recenti su Treviso–Ostiglia sono stati introdotti anche vincoli addizionali di **anti-concentrazione dei pesi**, per evitare soluzioni degeneri basate su uno o due soli comuni. Tuttavia, la stabilità del caso è rimasta inferiore a quella di Assisi–Spoleto–Norcia.

Il risultato del controllo sintetico è stato poi confrontato con l'andamento osservato del gruppo trattato, ottenendo per ogni anno e per ogni variabile un differenziale:

$$\Delta_t = T_t - C_t$$

dove:

T_t è il valore del gruppo trattato;

C_t è il corrispondente valore del controllo sintetico.

Appendice tecnico-statistica

9. Costruzione degli score metrici

Le singole metriche sono state sintetizzate in score compresi, in linea di massima, in un intervallo interpretabile su scala centrata intorno a zero.

La logica adottata è stata:

calcolare l'**effetto medio post** della metrica;

valutarne la **consistenza temporale**;

trasformare il risultato in uno score tramite funzione tanh, utile a limitare l'influenza di valori estremi.

In forma semplificata:

$$score = 100 \cdot \tanh\left(\frac{effect}{scale}\right) \cdot consistency \cdot robustness$$

dove:

effect è l'effetto medio post;

scale è un parametro di scala specifico per metrica;

consistency misura la coerenza del segno nei periodi post;

robustness è un fattore che, nelle ultime versioni semplificate, è stato posto uguale a 1 per evitare di introdurre penalizzazioni aggiuntive non stabili.

10. Score sintetici

Le metriche elementari sono poi aggregate in tre famiglie di score:

a) Score turistico

Tiene conto, con pesi diversi, di:

presenze

arrivi

posti letto

permanenza media

componente AirDNA, dove inclusa

b) Score economico

È letto soprattutto attraverso la dinamica dell'offerta ricettiva e imprenditoriale, con particolare attenzione agli esercizi.

c) Score composito

Combina score turistico e score economico, restituendo una misura sintetica più ampia del profilo di impatto.

È importante sottolineare che questi score non sono stati trattati come "valori assoluti" in senso meccanico, ma come strumenti di sintesi da leggere insieme alle cautele del singolo caso.

In forma operativa, gli indici sintetici sono stati costruiti come segue:

Tourism base

$$tourism_{base} = 0.45 \cdot presenze + 0.35 \cdot arrivi + 0.20 \cdot posti_letto$$

Tourism2

$$tourism_2 = 0.35 \cdot presenze + 0.25 \cdot arrivi + 0.20 \cdot posti_letto + 0.20 \cdot permanenza$$

Tourism3

$tourism_3$

$$= 0.25 \cdot presenze + 0.20 \cdot arrivi + 0.15 \cdot posti_letto + 0.15 \cdot permanenza + 0.15 \cdot airdna_booked + 0.10 \cdot airdna_listings$$

Tourism3 bonus

$$tourism_{3_bonus} = tourism_3 + destag_bonus$$

Economy

$$economy = esercizi$$

Composite base

$$composite_{base} = 0.60 \cdot tourism_{base} + 0.40 \cdot economy$$

Composite2

$$composite_2 = 0.60 \cdot tourism_2 + 0.40 \cdot economy$$

Composite3 bonus

$$composite_{3_bonus} = 0.60 \cdot tourism_{3_bonus} + 0.40 \cdot economy$$

Appendice

tecnico-statistica

11. Destagionalizzazione

Quando i dati mensili erano disponibili, è stato introdotto un indicatore di destagionalizzazione basato sulla variazione del **coefficiente di Gini** (è calcolato sulla distribuzione mensile delle presenze: valori più alti indicano maggiore concentrazione stagionale, valori più bassi una distribuzione più uniforme lungo l'anno.) della distribuzione mensile delle presenze.

In forma generale, il coefficiente di Gini può essere espresso come:

$$G = \frac{n + 1 - 2(\sum_i CumX_i / CumX_n)}{n}$$

dove:

n è il numero dei mesi considerati;

$CumX_i$ è la cumulata delle presenze mensili ordinate;

$CumX_n$ è il totale complessivo delle presenze nel periodo.

L'ipotesi alla base è che:

una distribuzione più concentrata in pochi mesi implica maggiore stagionalità;

una distribuzione più uniforme implica maggiore destagionalizzazione.

Il bonus/penalizzazione è stato quindi calcolato confrontando l'evoluzione della concentrazione mensile dei territori trattati con quella del controllo.

In forma operativa, il bonus di destagionalizzazione è calcolato come:

$$destag_bonus = 10 \cdot \tanh\left(\frac{-\Delta G}{0.03}\right) \cdot coverage$$

dove:

ΔG è la differenza nella variazione del coefficiente di Gini tra territori trattati e controllo;

$coverage$ misura il grado di copertura informativa dei dati mensili disponibili.

12. Limiti del modello

I principali limiti emersi sono i seguenti:

cronologia non sempre univoca delle ciclovie;

finestra pre-intervento corta in alcuni casi;

sensibilità del controllo sintetico alla composizione del donor pool, soprattutto nel caso di Treviso–Ostiglia;

eterogeneità territoriale molto forte tra casi studio;

disponibilità non sempre uniforme di dati mensili o di mercato alternativo.

Per questa ragione, il modello è stato usato come base quantitativa comune, ma la lettura finale è stata intenzionalmente spostata verso una **interpretazione qualitativa guidata dai dati**, piuttosto che verso una graduatoria meccanica dei punteggi.

Specifiche per ciclovie

A. Assisi–Spoleto–Norcia

A.1 Perimetro

Il perimetro adottato distingue:

T1: comuni attraversati dal tracciato principale;

T2: comuni limitrofi/accessi consigliati;

area vasta/varianti per la lettura estesa del sistema.

A.2 Periodizzazione

Le due date chiave sono:

18 marzo 2015: piena fruibilità della ciclabile Spoleto–Assisi;

19 marzo 2016: completamento del raccordo con la ex ferrovia Spoleto–Norcia.

Operativamente:

il 2016 è stato trattato come **anno di transizione**;

il post pieno decorre dal **2017**.

A.3 Implicazioni statistiche

La finestra pre disponibile è relativamente breve:

3 anni rispetto al 2015;

4 anni rispetto al 2016.

Questo aumenta:

la sensibilità del trend controfattuale;

il rischio che shock di breve periodo pesino troppo sulla stima.

Appendice tecnico-statistica

Per compensare questo limite, nel caso Assisi–Spoleto–Norcia è stato attribuito maggiore peso a:
specifiche parsimoniose;
robustness check;
confronto spaziale integrato.

A.4 Stato metodologico

È il caso più stabile e più adatto a funzionare da benchmark metodologico.

B. Treviso–Ostiglia

B.1 Periodizzazione

La periodizzazione operativa adottata è:

t0 = 2019

2020 = anno di transizione

post-score calcolato su: **2019, 2021–2024**

Questa scelta riflette una lettura pragmatica della cronologia disponibile e della finestra dati recente.

B.2 Donor pool

Il donor finale ripulito (D3_NEW) comprende 1.997 comuni. La logica del filtraggio è coerente con quella adottata negli altri casi: esclusione dei trattati, esclusione di territori troppo vicini o potenzialmente contaminati, esclusione di grandi outlier metropolitani.

B.3 Punto critico

Il principale limite del caso è la **stabilità del controllo sintetico**. I rerun effettuati hanno mostrato:

soluzioni degeneri con pesi troppo concentrati;

miglioramenti parziali dopo introduzione di vincoli anti-concentrazione;

ma non una piena stabilizzazione del caso secondo soglie minime di accettabilità.

B.4 Conseguenza interpretativa

Treviso–Ostiglia resta quindi utilizzabile come caso di lettura sostanziale del profilo di impatto, ma con **affidabilità numerica inferiore** rispetto ad Assisi–Spoleto–Norcia.

C. Costa dei Trabocchi

C.1 Periodizzazione

Per la Costa dei Trabocchi la periodizzazione operativa è:

2023 = anno di transizione

2024 = primo post pieno.

C.2 Baseline controfattuale

La baseline consigliata è:

D3 come baseline principale

D2 come sensitivity

La scelta di D3 è motivata dal miglior fit pre o da un fit almeno non peggiore, oltre che dalla maggiore coerenza con la logica di depurazione del donor.

C.3 Punto di attenzione

Il file metodologico segnala esplicitamente un caveat:

nel 2023–2024 il sintetico di P1T1_D3 cresce molto;

di conseguenza, i delta negativi vanno letti come “crescita inferiore al sintetico”, non come crollo assoluto del territorio.

C.4 Conseguenza interpretativa

Il caso è da leggere come **maturazione in corso**:

offerta e posizionamento crescono;

il surplus netto di domanda, rispetto al controfattuale, non è ancora pienamente visibile nel 2024.

Appendice tecnico-statistica

D. Ciclovia del Voltorno

Per il **Voltorno**, il problema principale è la possibilità di costruire un impianto causale comparabile con gli altri casi. In assenza di un t0 post-2014 sufficientemente robusto per la ciclovia intera, non è corretto trasformare le dinamiche osservate in una stima di impatto finale standardizzata.

Questo significa che il caso può essere letto sul piano descrittivo e metodologico, ma non su quello di uno score finale affidabile. Anche eventuali segnali su offerta, mercato alternativo, permanenza o profilo stagionale non possono essere ricondotti in modo sufficientemente rigoroso a un prima/dopo della ciclovia intera entro la finestra osservata.

La lettura sostanziale del Voltorno è quindi soprattutto una lettura **di limite metodologico**:

il caso è territorialmente rilevante;

alcune dinamiche possono essere descritte;

ma non esistono, allo stato, le condizioni per attribuire in modo credibile tali dinamiche a un trattamento chiaramente databile e omogeneo.

D.1 Specificità metodologica

Il Voltorno è l'unico caso in cui il problema principale non riguarda la stima, ma la definizione stessa del trattamento.

D.2 Implicazione

Non emerge un t0 post-2014 sufficientemente robusto per la ciclovia intera nella finestra 2014–2024. Di conseguenza:

si possono formalizzare anni chiave, perimetro e donor di base;

ma **SCM causale e score finali non sono finalizzabili**, allo stato, in modo comparabile con gli altri casi.

D.3 Conseguenza

Il Voltorno entra nel rapporto come caso metodologicamente importante, ma non come caso chiuso con stima finale standardizzata.

13. Chiusura interpretativa dell'appendice

Questa appendice mostra che il modello quantitativo adottato è unitario, coerente e replicabile, ma che la sua applicazione ai diversi casi restituisce livelli diversi di robustezza.

Il contributo principale del lavoro non consiste quindi nella produzione di un ranking rigido tra ciclovie, ma nella possibilità di:

distinguere casi più e meno stabili;

leggere il tipo di impatto che emerge;

esplicitare dove il dato quantitativo sostiene una conclusione forte e dove, invece, impone prudenza.

Nota metodologica

Location Intelligence

La Location Intelligence è un processo che permette di ottenere e analizzare dati geospaziali, visualizzando le informazioni statistiche ricavate dal traffico rilevato su smartphone, opportunamente anonimizzati, su mappe intelligenti o dashboard.

Consente, oltre che la categorizzazione anagrafica (sesso, età, nazionalità) delle unità di rilevazione (ID), la loro clusterizzazione in profili comportamentali e di interesse turistico prevalente (enogastronomico, culturale, sportivo, etc.) desunti dalle rispettive abitudini in termini di:

 navigazione su siti mobile via browser (ricerche);

 attività su mobile app (download, attivazione, creazione di carrelli di acquisto, ecc.).

L'ID viene qualificato come turista qualora si trovi, per almeno 24 ore, in uno o più comuni diversi da quelli di sua abituale presenza.

Ciascun ID viene tracciato in tre diversi periodi di rilevazione* (vacanze di Pasqua, periodo estivo - mesi di luglio-agosto - e vacanze invernali) e le relative analisi sono disponibili per un campione composto da circa 1.200 Comuni italiani a forte caratterizzazione turistica (per una copertura pari a oltre il 93% del totale delle presenze ISTAT).

Il turista viene targettizzato a priori e questo tipo di informazione statistica, combinata con la localizzazione, può avere come primo campo di applicazione quello di far emergere la necessità di predisporre un'offerta adeguata ai profili turistici che abbiano una maggior probabilità di scegliere un dato territorio come propria destinazione. Anche se non è da escludere che esista una correlazione tra interessi, preferenze e abitudini personali del turista e tipologia di offerta legata alla destinazione da lui scelta, la circostanza che ciò non accada implica che ci sono margini di intervento da parte dei policy maker.

Le rilevazioni sono 3 durante l'anno:

Pasqua e ponti (4 settimane di rilevazione, varia a seconda della cadenza annuale)

Estate : mesi di luglio e agosto

Natale dal 23 dicembre al 6 gennaio .

N.B.: le informazioni in termini di flussi e caratterizzazione degli interessi turistici espressi dalla domanda tramite analisi di Location Intelligence costituiscono un elemento integrativo e non sostitutivo delle rilevazioni statistiche tradizionali, basate su interviste campionarie, conferendo ai dati (e alle relative analisi) una maggior tempestività rispetto a quelli di fonte ufficiale. Per sua natura, la Location Intelligence si rivela, perciò, un potente mezzo a supporto del processo previsionale e decisionale, oltre a fornire un dato anticipatore rispetto a quello su arrivi e presenze fornito da ISTAT.

** In particolare, la fornitura dei dati è già attiva dall'estate 2023, permettendo confronti temporali a partire dalla finestra di rilevazione estiva del 2024.*



ISNART



UNIONCAMERE



LEGAMBIENTE

Viaggiare con la bici

La via italiana al cicloturismo **2026**



6° RAPPORTO SUL CICLOTURISMO

ISNART – LEGAMBIENTE

in collaborazione con



BIKENOMIST

Contatti



ISNART

ISNART – Istituto Nazionale Ricerche Turistiche e Culturali

Via Lucullo, 8 – 00187 Roma

06 2039891 – info@isnart.it – isnart@legalmail.it

www.isnart.it



LEGAMBIENTE

Legambiente Nazionale APS – RETE ASSOCIATIVA – ETS

Via Salaria, 403 – 00199 Roma

06 862681 – legambiente@legambiente.it – legambiente@pec.legambiente.it

www.legambiente.it