



Università
Ca' Foscari
Venezia

Corso di Laurea
magistrale
in Sviluppo
interculturale dei
sistemi turistici

Tesi di Laurea

II cicloturismo

Il caso di Caorle

Relatore

Prof. Stefano Soriani

Laureanda

Tania Niero

Matricola 846817

Anno Accademico

2023 / 2024

Indice

Indice.....	2
Indice delle tabelle	5
Introduzione.....	6
Capitolo I	8
1. Definizione di cicloturismo.....	8
1.1 Le definizioni di cicloturismo raccolte da Lamont.....	8
1.2 La critica di Lamont alle definizioni raccolte	11
2. Definizione di cicloturista, profilo e abitudini	14
2.1 Profilo del cicloturista	15
2.2 Organizzazione e componenti del viaggio.....	17
2.3 Tipologie di alloggio scelto dai cicloturisti	19
2.4 Motivazioni e obiettivi del cicloturista.....	20
2.5 Spesa del cicloturista.....	21
3. La stagionalità di una destinazione turistica	22
3.1 Il cicloturismo tra le forme di destagionalizzazione.....	24
4. Il turismo sostenibile	27
4.1 Il Cicloturismo come forma di turismo sostenibile	28
Capitolo II	31
1. Programma europeo Leader e successivi.....	31
1.1 Gli aspetti fondamentali di Leader	31
2. Il progetto europeo Inter Bike e successivi	34
2.1 Il programma Interreg VI-A Italia-Slovenija e Inter Bike III	35
3. VeGAL.....	37
3.1 GiraLivenza	39
3.2 GiraLagune	40
3.3 GiraLemene	44
4. Enti legati al ciclismo in Europa e in Italia.....	44
4.1 ECF European Cyclists' Federation	44
4.2 FIAB Federazione Italiana Ambiente e Bicicletta	46
4.3 FCI Federazione Ciclistica Italiana	47
4.3.1 Cenni storici.....	47

4.3.2 La Federazione Ciclistica Italiana oggi	48
4.3.3 Il progetto " <i>Bike Hospitality</i> "	49
5. EuroVelo	50
5.1 Itinerari EuroVelo in Italia	52
5.2 Itinerari EuroVelo all'estero	55
Capitolo III	58
1. Il Comune di Caorle, introduzione al territorio	58
1.1 Cenni storici.....	58
1.2 Strutture ricettive, arrivi e presenze a Caorle	59
1.3 Paesi e regioni di provenienza dei turisti di Caorle	64
1.4 Progetto "Rileva Caorle"	67
2. Itinerari con la bicicletta proposti	69
2.1 La tenuta di Ca' Corniani e la sua ciclostazione.....	69
2.2 Itinerario della laguna di Caorle	70
2.3 Itinerario da Caorle a Concordia Sagittaria e Portogruaro.....	70
2.4 Itinerario lungo il fiume Livenza.....	72
2.5 Itinerario da Caorle a Eraclea Mare	72
2.6 Itinerario da Caorle verso la Brussa e l'Oasi di Vallevicchia	73
3. Servizi legati al cicloturismo	73
3.1 Servizio <i>X lagoon</i>	74
3.2 Servizio Passo barca	75
3.3 Servizio di noleggio biciclette, "Caorle On Bike"	75
3.4 Servizio di noleggio biciclette, esercizi commerciali	76
4. Eventi ed iniziative legate al cicloturismo	78
4.1 Il Giro d'Italia a Caorle	78
4.2 Passeggiare a Caorle.....	80
4.3 Caorle Bike Fest	80
4.4 9° Trofeo MTB JUNIOR CHALLENGE LIVENZA BIKE	81
4.5 Giralemene: tradizione, innovazione e sostenibilità tra le eccellenze e i tesori del territorio.....	82
Conclusione	83
Appendici.....	86
Appendice A. Regioni coinvolte nel progetto Inter Bike III	86
Appendice B. Itinerari GiraLagune e GiraLemene	87
Appendice C. Itinerari EuroVelo in Europa.....	88

Appendice D. Itinerari ciclabili proposti dalla località di Caorle	89
Appendice E. La tenuta di Ca' Corniani e i suoi percorsi ciclabili	90
Appendice F. Locandina servizio " <i>X lagoon</i> "	91
Appendice G. Locandina "Passeggiare a Caorle"	92
Appendice H. Locandina "8° Trofeo Città di Caorle"	93
Bibliografia	94
Sitografia	97

Indice delle tabelle

Tabella 1. Presenze cicloturisti puri e turisti con bicicletta 2022.....	17
Tabella 2. Profilo generazionale del cicloturista puro e turista in bicicletta, anno 2022.....	17
Tabella 3. Strumenti usati per raccogliere informazioni e organizzare il viaggio	18
Tabella 4. Numero medio di partecipanti e composizione del gruppo.....	19
Tabella 5. Tipologie di alloggio utilizzato	20
Tabella 6. Ambiti di spesa e relativo valore economico, anno 2023.....	22
Tabella 7. Rappresentazione grafica dei quattro profili di stagionalità	23
Tabella 8. Media delle presenze mensili registrate sugli itinerari EuroVelo, anni 2019 e 2023	26
Tabella 9. Benefici del cicloturismo nelle destinazioni minori.....	30
Tabella 10. Stati e GAL coinvolti nel programma Leader e successivi.....	34
Tabella 11. Enti che compongono VeGAL	37
Tabella 12. Sedi di FIAB presenti in Veneto	47
Tabella 13. I numeri di FCI, anni 2018-2022.....	49
Tabella 14. Itinerari EuroVelo che non attraversano l'Italia	57
Tabella 15. Arrivi sul totale delle strutture ricettive del comune di Caorle, anni 2010-2023.....	61
Tabella 16. Presenze sul totale delle strutture ricettive del comune di Caorle, anni 2010-2023.....	63
Tabella 17. Da sinistra arrivi e presenze suddivisi in categorie nel comune di Caorle, anno 2023	64
Tabella 18. Arrivi dalle regioni italiane nelle strutture ricettive del comune di Caorle, anni 2023-2013.....	66
Tabella 19. Arrivi principali dagli stati stranieri nelle strutture ricettive del comune di Caorle, anni 2023-2013	67
Tabella 20. Grafici inerenti alla composizione e al numero di componenti dei gruppi di turisti intervistati	69
Tabella 21. Orari per la stagione 2024 servizio <i>X lagoon</i>	75
Tabella 22. Prezzi per la stagione 2024 servizio <i>X lagoon</i>	75
Tabella 23. Altimetria della tappa n. 17 Pergine Valsugana - Caorle	79
Tabella 24. Itinerari "Caorle bike Fest" giugno 2024.....	81

Avvertenze

Le citazioni riportate da testi scritti in una lingua diversa da quella italiana sono state tradotte dall'autrice.

Introduzione

Lo sviluppo tecnologico avviato sia in Europa che negli Stati Uniti già dalla seconda metà dell'800 ha permesso di sviluppare una serie di oggetti nuovi destinati a plasmare per sempre la vita delle generazioni future, per citarne solamente alcuni troviamo la macchina fotografica, la penna a sfera, il telefono, la radio, l'automobile e la bicicletta. La bicicletta e soprattutto l'automobile in Italia come in molti altri Paesi nell'ultimo secolo hanno rivoluzionato la mobilità delle persone, prima solo nelle grandi città e successivamente anche nelle aree più periferiche, questo ha comportato uno stravolgimento non solo delle abitudini quotidiane ma anche della viabilità e delle infrastrutture con la costruzione di strade, autostrade, parcheggi e aree di servizio.

Un nuovo mezzo di trasporto a due ruote venne introdotto in Europa verso la fine del '700 e l'inizio del '800, il celerifero; questo strumento composto in origine soltanto da due ruote collegate tra loro tramite un'asse di legno e successivamente dotato di un manubrio per sterzare può essere considerato il primo antenato della bicicletta. Una seconda svolta avvenne nel 1864 quando alla struttura della draisina¹ vennero aggiunti una coppia di pedali in corrispondenza della ruota anteriore, fu così che per le strade di Parigi fecero la loro comparsa i primi modelli di velocipede. Il velocipede è entrato nell'iconografia dell'800 grazie alla sua versione *penny-farthing* in cui la ruota anteriore si presenta visibilmente più grande rispetto a quella posteriore, questo avveniva perché un diametro maggiore della ruota anteriore permetteva di coprire una distanza maggiore con un minor numero di pedalate; allo stesso tempo però il mezzo non presentava una buona stabilità e l'altezza ne rendeva le cadute spesso pericolose. Il passaggio dal velocipede alla bicicletta moderna avviene grazie a due inglesi: John Kemp Starley e John Dunlop. Il primo nel 1885 ha l'intuizione di spostare la posizione dei pedali dalla ruota anteriore a una più centrale e di collegarli a un sistema denominato trasmissione a catena, in questo modo la catena azionata dal movimento dei pedali andava a innescare il movimento della ruota posteriore. Il secondo invece nel 1888 brevettò l'invenzione del pneumatico che usato per rivestire le ruote della bicicletta permetteva di attutire gli urti dovuti alle irregolarità del terreno (Fonzo, 2022).

In passato la bicicletta è stata per lungo tempo l'unico mezzo di trasporto per spostarsi e/o trasportare piccoli carichi delle classi sociali meno fortunate, il benessere economico seguito alla Seconda Guerra Mondiale e lo sviluppo dell'industria però hanno permesso la diffusione di mezzi a motore come lo scooter che ben presto hanno soppiantato la bicicletta (Fonzo, 2022). Negli ultimi decenni, nei Paesi più industrializzati, la bici ha assunto un nuovo ruolo non più come mezzo di necessità ma come strumento di svago da usare nel tempo libero anche in funzione del suo essere non inquinante e utile a praticare attività fisica. Questi aspetti hanno contribuito alla

¹ La draisina o *Laufmaschine* consiste in un celerifero dotato di manubrio, viene ideata nel 1817 dal nobile tedesco Karl von Drais

riscoperta e promozione del cicloturismo ovvero l'unione tra l'uso della bicicletta e la pratica turistica di viaggiare in luoghi diversi da quello di residenza abituale per svago, questo fenomeno ha portato alla creazione di importanti arterie ciclabili a lunga percorrenza in tutta Europa ma allo stesso tempo può rappresentare una opportunità anche per diversificare l'offerta delle singole destinazioni.

In data 3 aprile 2024 la Commissione Europea apre una nuova fase firmando quella che da molti è stata definita una pietra miliare nelle politiche legate al ciclismo in Europa, ovvero la *Dichiarazione Europea sul Ciclismo*. Anna-Karina Reibold nel suo articolo "*A historic milestone for cycling: European Institutions officially adopt joint European Declaration on Cycling*", disponibile sul sito web dell'European Cyclists' Federation, riporta le parole presenti nella stessa dichiarazione per definire il ciclismo che viene descritto come: "più sostenibile, accessibile e inclusiva, a basso costo e salutare forma di trasporto e ricreazione, e la sua importanza chiave per la società e l'economia europee."² (ECF, online). La Dichiarazione presenta un preambolo di 14 punti in cui si rimarca l'importanza ambientale, sociale, turistica ed economica nell'uso della bicicletta per poi proseguire con 36 impegni suddivisi in otto capitoli in cui la Commissione Europea si impegna a promuovere la sicurezza per i ciclisti anche attraverso il potenziamento delle infrastrutture e la garanzia di contratti di lavoro dignitosi per tutti i cittadini. In particolare i capitoli sette e otto richiamano aspetti protagonisti all'interno dell'elaborato perché sono legati al tema del turismo ciclistico e al miglioramento nella raccolta dei dati (Commissione Europea, 2024). La firma di questo documento testimonia concretamente la diffusione di una nuova coscienza ambientale rispetto al passato anche a livello politico, se l'Unione Europea porterà avanti gli impegni presi con la presente Dichiarazione l'autore ritiene che i benefici sociali che ne deriveranno andranno sicuramente a giustificare gli investimenti economici che già sono stati stanziati e che saranno erogati in futuro.

² Definizione disponibile al seguente link <https://ecf.com/news-and-events/news/historic-milestone-cycling-european-institutions-officially-adopt-joint> (in data 9/09/2024)

Capitolo I

1. Definizione di cicloturismo

Il cicloturismo è un fenomeno che ha catturato l'interesse di diversi autori negli ultimi decenni, ma di cui non esiste un'unica definizione. Questo perché, come vedremo, risulta essere un tema difficile da descrivere per le sue caratteristiche e a cui molti studiosi preferiscono assegnare una propria definizione invece di limitarsi a citarne una già esistente (Lamont, 2009; Cox, 2014; Han *et al.*, 2016; ISNART, Legambiente, 2023). Di seguito saranno presentate alcune di queste a cominciare dalla più elementare ovvero la definizione presente nel vocabolario. La parola cicloturismo è un composto formato da *ciclo* e *turismo*, il vocabolario online Treccani lo spiega sinteticamente come segue: "s. m. [comp. di *ciclo*² e *turismo*]. – Turismo con bicicletta."³ (Treccani). Questa semplice definizione è un punto di partenza che non fornisce nessuna indicazione riguardo allo scopo o alla durata di suddetto turismo come invece appare nelle definizioni che troveremo in seguito.

Nel suo articolo Jeff Pratte al paragrafo *Bicycle Tourism: What is it?* riporta la definizione fornita da Sustrans⁴ per poi aggiungere:

... che può essere definito come viaggiare tra punti in bicicletta con scopi ricreativi e che comporti almeno una notte fuori casa. I tour possono variare da viaggi di un fine settimana in un'area panoramica a viaggi di mesi attraverso un paese o un continente. Tali corse possono essere organizzate in autonomia o prenotato tramite un tour operator e possono comportare il campeggio, il soggiorno in hotel o ostelli o combinazioni di scelte di alloggio. (Pratte, 2006, p.63)

Un'ulteriore proposta ci viene fornita da INSART (Istituto Nazionale Ricerche Turistiche)⁵ e Legambiente che nella loro relazione annuale sul tema citano la definizione di cicloturismo proposta dall'ECF (*European Cyclists Federation*) la quale afferma: "visita ed esplorazione dei luoghi a scopo ricreativo, di uno o più giorni, incentrata in modo prevalente e significativo sull'uso della bicicletta per finalità di svago." (ISNART, Legambiente, 2023). Temi quali la durata del soggiorno, se giornaliero o di più giorni, un suo scopo ricreativo e la rilevanza dell'uso della bici durante il soggiorno sono ricorrenti come notato da Han *et al.* (2016) e come vedremo di seguito.

1.1 Le definizioni di cicloturismo raccolte da Lamont

Matthew Lamont nell'abstract del suo articolo "*Reinventing the Wheel: A Definitional Discussion of Bicycle Tourism*" scrive che esistono diversi tentativi di dare una definizione di turismo in bicicletta, ma allo stesso tempo la letteratura sul tema appare

³ Definizione disponibile al seguente link

<https://www.treccani.it/vocabolario/cicloturismo/?search=cicloturismo%2F>
(in data 11/06/2024)

⁴ Vedi in "1.1 Le definizioni presentate da Lamont" citazione 8

⁵ Per maggiori informazioni visita: <https://www.isnart.it/it/> (in data 18/06/2024)

frammentata dall'uso di parametri inconsistenti (Lamont, 2009). Nel suo testo l'autore raccoglie le definizioni di cicloturismo più significative fornite fino a quel momento dalla letteratura, sei citazioni in tutto, che saranno presentate di seguito a cominciare da quella di Lumsdon che recita:

Attività ciclistiche ricreative che vanno da un'escursione informale di una giornata o parte della giornata a una vacanza itinerante con una lunga distanza. L'ingrediente fondamentale è che il ciclismo sia percepito dal visitatore come parte integrante di un'escursione o di una vacanza, ovvero come un modo positivo di valorizzazione del tempo libero. (Lumsdon, 1996, p. 27)⁶

In questa definizione Lumsdon evidenzia come il cicloturismo per essere definito tale deve essere riconosciuto dal visitatore come componente fondamentale del viaggio, anche una escursione giornaliera o più breve può essere definita come cicloturismo (Lamont, 2009). Nell'anno successivo Simonsen e Jorgenson, studiando il fenomeno del cicloturismo in Danimarca, sono tra i primi ad analizzare i profili demografici e gli stili di viaggio del turista ciclista che presentano come segue:

Una persona di qualsiasi nazionalità che in un momento o nell'altro della sua vacanza utilizza la bicicletta come mezzo di trasporto e per i quali la bicicletta rappresenta una parte importante di questa vacanza. I viaggi brevi al "negoziolo all'angolo" e simili non sono inclusi. (Simonsen & Jorgenson, 1998, p. 20)⁷

Lamont ritiene che questa definizione possa falsare le misurazioni statistiche, in quanto fa rientrare nella categoria di turista ciclista anche colui che semplicemente noleggia una bici per fare una escursione attorno al resort, ma è privo di uno specifico interesse nel cicloturismo (Lamont, 2009).

Nello stesso anno Ritchie, studiando il cicloturismo in Nuova Zelanda, presenta una sua definizione di ciclista turista che recita:

Persona che si allontana dalla propria città o Paese di origine per un periodo non inferiore alle 24 ore o una notte, allo scopo di una vacanza o di un viaggio e per il quale l'utilizzo della bicicletta come mezzo di trasporto durante questo periodo di assenza è parte integrante della vacanza o viaggio. Questa vacanza può essere organizzata in modo indipendente o far parte di un tour commerciale e può comprendere l'utilizzo di servizi di supporto al trasporto e qualsiasi tipo di alloggio formale e/o informale. (Ritchie, 1998, pp. 568–569)⁸

Appare evidente come Ritchie offra una descrizione più dettagliata e che si discosta molto da quella degli autori Lumsdon e Simonsen e Jorgenson. In particolare una prima differenza riguarda la durata dell'esperienza ciclistica, secondo Lumsdon infatti anche

⁶ Lamont, 2009, p.8 che a sua volta cita Lumsdon, L. (1996). Cycle tourism in Brita. Insights (March), pp. 27–32. English Tourist Board.

⁷ Lamont, 2009, p.8 che a sua volta cita Simonsen, P., & Jorgenson, B. (1998). Cycle tourism: an economic and environmental sustainable form of tourism? Unit of Tourism Research, Research Centre of Bornholm. Retrieved 3 December, 2006, from <http://www.crt.dk/Pdf/Rep/0058.pdf>

⁸ Lamont, 2009, p.9 che a sua volta cita Ritchie, B.W. (1998). Bicycle tourism in the South Island of New Zealand: planning and management issues. *Tourism Management*, 19(6), 567–582.

una escursione giornaliera o di mezza giornata può essere considerata cicloturismo mentre Ritchie specifica: "... per un periodo non inferiore alle 24 ore o a una notte, ...". Inoltre la definizione di Ritchie, benché sia la prima a citare i viaggi di gruppo commerciali, fa riferimento a un segmento di mercato troppo ristretto, quello dei turisti ciclisti indipendenti (Lamont, 2009). Lamont citando Faulks e altri argomenta come questa definizione di conseguenza escluda dagli studi sul cicloturismo le singole escursioni giornaliere legate al fenomeno, precisando poi come ci siano pareri discordanti sul riconoscere alle gite giornaliere lo status o meno di turismo. Riguardo invece agli eventi la cui durata si limita alla singola giornata, pertanto inferiori alle 24 ore, nota come questi possano comunque portare considerevoli benefici economici per le comunità che li ospitano (Lamont, 2009).

Lamont prosegue riportando la definizione di cicloturismo fornita da Sustrans⁹, fondazione inglese impegnata nella promozione di soluzioni di trasporto più sostenibili quali il ciclismo e la camminata. Attiva dal 1977 la fondazione offre attraverso il suo sito internet materiale informativo e pubblicazioni, oltre a una ricca gamma di gadget, per aiutare il viaggiatore a organizzare il proprio itinerario. Sustrans per definire il turismo ciclistico usa le seguenti parole, riprese anche da Downward e Lumsdon per presentare il fenomeno: "Visite ricreative, sia diurne che notturne, fuori casa, che implicano svago con la bicicletta come parte fondamentale e significativa della visita. (Sustrans, 1999, p. 1)¹⁰" (Downward, Lumsdon, 2001; Lamont, 2009; Sustrans, 2024, online). Lamont ritiene che questa definizione non sia abbastanza tecnica da consentire delle misurazioni statistiche, ma la sua utilità sta nel riconoscere nel ciclismo un aspetto fondamentale delle gite turistiche in bici (Lamont, 2009).

Le ultime due descrizioni proposte dall'autore sono entrambe australiane, si tratta di una definizione del 2005 della *South Australian Tourism Commission* e una del 2006 di *Roy Morgan Research*. La prima viene riportata all'interno del documento "South Australian Cycle Tourism Strategy" e recita:

Sono considerate visite cicloturistiche quelle con finalità di vacanza, svago, piacere, o sport; e può includere sia pernottamenti che gite di un giorno in altre regioni turistiche durante cui il visitatore pratica ciclismo attivamente o è spettatore di un evento ciclistico. (South Australian Tourism Commission, 2005: 3)¹¹

La Commissione per il turismo del sud Australia con questo testo desidera analizzare e incrementare i benefici derivanti dal turismo ciclistico, questo anche attraverso la creazione di nuovi prodotti per il mercato dove l'uso della bici incontra altri settori come quello vitivinicolo (Lamont, 2009). Rispetto alle definizioni viste in precedenza

⁹ Per maggiori informazioni <https://www.sustrans.org.uk/> (in data 13/06/2024)

¹⁰ Lamont, 2009, p.9 che a sua volta cita Sustrans (1999). Cycle tourism information pack. Retrieved 16 November, 2005, from

<http://www.sustrans.org.uk/webfiles/Info%20sheets/ff28.pdf>

¹¹ Lamont, 2009, p.10 che a sua volta cita South Australian Tourism Commission (2005). Cycle tourism strategy 2005–2009. Retrieved 9 August, 2006, from

http://www.tourism.sa.gov.au/tourism/plan/cycleley_tourism_strategy.pdf

questa è la prima a citare gare ciclistiche e le persone che assistono a questo tipo di eventi senza prenderne attivamente parte, pensiamo ad esempio agli spettatori di competizioni come il Giro d'Italia. Come con altre proposte usate per definire il cicloturismo, Lamont argomenta che in queste definizioni si tende a includere anche il visitatore che usa la bici durante il suo periodo di vacanza senza avere un reale interesse in essa, andando di conseguenza a falsare il reale impatto e i benefici del cicloturismo (Lamont, 2009).

La seconda definizione invece è stata presentata all'interno di uno studio commissionato dall'ente nazionale del turismo australiano e recita: "Per cicloturisti si intendono gli australiani [con età maggiore] di 14 anni che hanno fatto una vacanza negli ultimi 12 mesi e che hanno usato la bicicletta come mezzo di trasporto nella loro ultima vacanza. (Roy Morgan Research, 2006, online)¹²" (Lamont, 2009). Le novità che troviamo in questa citazione sono il riferimento all'età del viaggiatore, non presente negli altri esempi, e il non riconoscere nel ciclismo una parte significativa della vacanza. Un'ulteriore critica mossa da Lamont è l'assenza di riferimenti a gare o eventi nell'ambito del ciclismo, sia dal punto di vista degli spettatori che dei partecipanti (Lamont, 2009).

1.2 La critica di Lamont alle definizioni raccolte

Lamont dopo aver presentato una raccolta di definizioni sul cicloturismo provenienti da autori diversi tra loro cerca di analizzare quali sono i parametri comuni a tutte, il suo intento è quello di provare a stabilire quali parametri siano più indicati per formulare una definizione professionale di turismo con la bici. I parametri selezionati sono esposti come segue (Lamont, 2009).

- a. L'esperienza con la bicicletta ha luogo in una regione diversa da quella di residenza. L'autore ritiene che per dare una migliore valutazione possibile di questo parametro in relazione al cicloturismo sia necessario partire dalla definizione di turismo. Citando Leiper e Tribe spiega come non esista una definizione ufficialmente riconosciuta di turismo con la conseguenza che possono esserci grosse differenze sull'interpretazione del termine sulla base di cosa viene incluso o meno. Tuttavia viene riconosciuto come un elemento cardine comune alla maggioranza delle definizioni sia l'allontanamento temporaneo del viaggiatore dalla propria regione di residenza, per questo motivo lo stesso concetto può essere associato al cicloturismo (Lamont, 2009).

Viene specificato come l'uso pratico della bicicletta per svolgere le necessità quotidiane quali recarsi a scuola/lavoro o a fare compere non possa essere considerato cicloturismo, questo anche perché viene meno lo scopo ricreativo o di

¹² Lamont, 2009, p.10 che a sua volta cita Roy Morgan Research (2006). Cycle tourists insights. Retrieved 13 June, 2007, from <http://www.bikesa.asn.au/cycletourism/pdf/Cycle%20tourists%20March%202006.ppt>

piacere del viaggio. In aggiunta viene proposta l'introduzione a livello internazionale di una distanza minima di riferimento per analizzare statisticamente il fenomeno del cicloturismo con parametri standard che facilitino la comparazione dei dati raccolti dalle diverse agenzie (Lamont, 2009; Simonsen, Jorgenson, 1998).

b. Estendere il cicloturismo alle gite giornaliere o di più giorni.

Un secondo punto molto dibattuto per descrivere il fenomeno turistico è la durata del viaggio, molti ritengono infatti che solo i viaggi con una durata superiore alle 24 ore e/o che comprendono il passare una notte fuori casa possano essere definiti turismo; in caso contrario si parla di escursionismo. Questa distinzione viene ritenuta utile a livello statistico perché la presenza degli escursionisti andrebbe a falsare significativamente i sondaggi legati a questo ambito (Lamont, 2009; Han *et al.*, 2016).

Lamont fa notare come molti autori a livello concettuale separino le categorie del turista e dell'escursionista, ma poi con riferimento al cicloturismo fanno venire meno la distinzione rendendolo un fenomeno "ibrido" che include anche eventi giornalieri. Tra gli autori da lui citati spiega che soltanto Ritchie ha espresso una distinzione netta fra cicloturista ed escursionista. L'autore prosegue dicendo che a suo parere sia i turisti che gli escursionisti possono essere definiti cicloturisti se l'uso della bici per svago è il loro obiettivo principale, tuttavia suggerisce di trattare i due aspetti separatamente a livello statistico per evitare ambiguità nell'interpretazione dei dati (Lamont, 2009).

c. Il ciclismo non dovrebbe avere natura competitiva

Secondo quanto riportato da Simonsen e Jorgenson le persone che si spostano per assistere o partecipare a una competizione ciclistica non possono essere definiti cicloturisti perché rientrano solo nella categoria dei turisti sportivi, tuttavia Lamont si trova in disaccordo con questo pensiero e al contrario ritiene che il cicloturismo sia a pieno titolo una forma di turismo sportivo. A supporto della sua teoria riporta la definizione di sport proposta dal Consiglio Europeo¹³ e aggiunge che sia le competizioni ciclistiche che l'uso della bicicletta per svago favoriscono il benessere psico-fisico e le interazioni sociali (Lamont, 2009).

Citando Bull aggiunge che coloro i quali si spostano a causa delle competizioni ciclistiche rappresentano un segmento di mercato importante e di conseguenza una potenziale attrattiva economica per i territori ospitanti. Inoltre riporta che nel Regno Unito gli introiti legati al cicloturismo hanno un valore stimato in circa 635 milioni di sterline annue, ma questo dato potrebbe essere sottostimato in quanto non tiene conto degli incassi legati alle competizioni ciclistiche (Lamont, 2009).

d. Il ciclismo quale scopo principale del viaggio

¹³ Per maggiori informazioni visita <https://www.coe.int/en/web/sport/the-european-sports-charter> (in data 4/7/2024) per visualizzare il testo integrale del 1992 visita <https://rm.coe.int/16804c9dbb> (in data 4/7/2024)

Citando Brotherton & Himmetoglu¹⁴ viene presentata una distinzione che avremo modo di discutere anche in riferimento alla definizione di cicloturista, ovvero la differenza tra turisti con un interesse generico e turisti spinti da uno specifico interesse o desiderio per i quali il luogo in cui si svolge l'azione assume un valore secondario (Lamont, 2009).

Lamont evidenzia come molti autori da lui citati tra cui Lumsdon (1996), Ritchie (1998), Simonsen e Jorgenson (1998) o Sustrans (1999) nelle loro definizioni indichino il cicloturismo come un turismo specifico in cui il viaggiatore trascorre la maggior parte del suo tempo pedalando e attribuendo molta importanza a questa attività. Questa teoria viene supportata da dati statistici, viene ad esempio citata un sondaggio secondo cui in Nuova Zelanda tra i cicloturisti l'ammontare di tempo speso pedalando rispetto al totale della vacanza è del 74,5%, inoltre viene puntualizzato come sia necessario identificare dei criteri chiari per distinguere il cicloturista dal turista generico in modo da non falsare le indagini statistiche (Lamont, 2009).

e. Il ciclismo si dovrebbe svolgere solo in maniera attiva

Lamont fa notare come nelle definizioni di cicloturismo presentate soltanto quella fornita dalla Commissione australiana per il cicloturismo citi espressamente gli spettatori che si recano ad assistere ad eventi ciclistici, ipotizza inoltre come questa scelta possa essere stata dettata da ragioni economiche per far apparire il fenomeno cicloturistico più appetibile all'assegnazione di fondi statali e/o privati. Aggiunge inoltre che altri autori come Weed e Bull¹⁵ hanno invece riconosciuto l'importanza del pubblico agli eventi sportivi mettendone in evidenza il ruolo chiave nell'influenzare la manifestazione (Lamont, 2009).

Per proseguire propone una ulteriore distinzione tra gli spettatori generici, coloro che durante la loro vacanza si trovano casualmente ad assistere ad un evento sportivo che non ha influito sulla loro decisione di destinazione, e gli spettatori "attenti osservatori", ovvero coloro che si recano in un luogo appositamente per assistere a quell'evento. L'autore ritiene che solo gli ultimi possano essere considerati come cicloturisti essendo mossi da una motivazione legata al ciclismo, mentre i primi possono essere definiti come semplici turisti generici (Lamont, 2009).

f. Qual è il concetto più indicato tra svago e tempo libero?

L'autore conclude la sua analisi ragionando sull'uso dei termini svago e tempo libero all'interno delle definizioni di cicloturismo, precisa subito come siano entrambi concetti molto utilizzati e spesso a cui viene attribuito lo stesso significato anche se in realtà ci sono delle differenze. Con tempo libero si fa riferimento

¹⁴ Fonte citata: Brotherton, B., & Himmetoglu, B. (1997). Beyond destinations: special interest tourism. *Anatolia: An International Journal of Tourism and Hospitality Research*, 8(3), 11–30.

¹⁵ Fonte citata: Weed, M., & Bull, C. (2004). *Sports tourism: participants, policy and providers*. Oxford: Elsevier Butterworth-Heinemann.

tradizionalmente ai momenti diversi da quello lavorativo e impiegato per svolgere gli impegni giornalieri, questo apre a una problematica se pensiamo alle persone disoccupate o a quelle che amano svolgere il proprio lavoro (Lamont, 2009).

Il termine svago invece fa riferimento al tempo trascorso per rigenerare il proprio benessere fisico e mentale durante il tempo libero, questo però non significa che ogni attività svolta nel tempo libero possa considerarsi come svago. Secondo Torkildsen un aspetto cruciale è la predisposizione della persona verso l'attività che sta svolgendo, può essere considerato svago solo se la persona che svolge l'azione lo ritiene tale. Inoltre si è evoluta l'idea secondo cui lo svago fosse solamente una attività che non richiede sforzo fisico, oggi soprattutto per chi ha uno stile di vita sedentario le attività di svago possono essere anche fisicamente faticose (Lamont, 2009).

2. Definizione di cicloturista, profilo e abitudini

Il paragrafo precedente ha mostrato come, seppure con soluzioni simili, ogni autore abbia fornito una propria risposta alla domanda "Cos'è il cicloturismo?". Di seguito invece viene presentato colui che compie il cicloturismo, ovvero il cicloturista, cominciando con la definizione più semplice fornita dal vocabolario: "s. m. e f. [comp. di *ciclo*² e *turista*] (pl. m. -i). – Turista che viaggia in bicicletta."¹⁶ (Treccani, online). Come nel caso del cicloturismo questa definizione può rappresentare un punto di partenza generico che è possibile approfondire, un esempio più articolato viene fornito da Cox che descrive il cicloturista come segue: " ... il cicloturista è definito come una persona che fa un viaggio in bicicletta con il preciso scopo di svago e la cui scelta della bicicletta come mezzo di trasporto è facoltativo e non obbligato dalla necessità." (Cox, 2014, p.4)

Nel loro Rapporto ISNART e Legambiente scelgono di descrivere il cicloturista cominciando con la distinzione fra escursionista e turista, la quale recita: "La differenza è innanzitutto temporale, perché l'escursionista resta fuori dal luogo di dimora abituale per meno di ventiquattro ore, mentre il turista trascorre almeno una notte nel luogo di destinazione." (ISNART, Legambiente, 2023). Gli autori successivamente, seguendo il modello già presentato da Downward e Lumsdon, suddividono i ciclisti in tre categorie che sono: il turista con la bicicletta, il ciclista "puro" e il ciclista-escursionista; questa distinzione in gruppi viene mantenuta anche da altri autori¹⁷ anche se con denominazioni diverse. Nel primo caso il turista con la bicicletta viene descritto come una persona che usa la bici come mezzo per esplorare il luogo di vacanza in cui si trova, spesso è un ciclista amatoriale che noleggia il mezzo direttamente sul posto. Le motivazioni che lo spingono sono la visita a luoghi limitrofi di particolare interesse come centri storici, luoghi di culto o aree naturalistiche, a

¹⁶ Definizione disponibile al seguente link:

<https://www.treccani.it/vocabolario/cicloturista/?search=cicloturista%2F> (in data 18/06/2024)

¹⁷ Vedi anche Banca Ifis (2023) p.36 e Di Marcello (2015) p.96

queste possono aggiungersi l'interesse nel praticare sport e l'averne uno stile di vita attivo. Per questa tipologia di viaggiatore il ciclismo in sé non rappresenta l'obiettivo primario della vacanza (come invece accade per il cicloturista "puro"), ma piuttosto una forma di attrattiva che insieme alle altre presenti aggiunge valore all'offerta (Downward, Lumsdon, 2001; Di Marcello, 2015; Banca Ifis, 2023; ISNART, Legambiente, 2023).

Il cicloturista "puro" al contrario vede nell'utilizzo della bici l'obiettivo principale della propria vacanza, tendenzialmente organizza il suo itinerario studiando prima della partenza itinerari, infrastrutture e servizi disponibili legati al mondo delle due ruote. Spesso programma la sua vacanza a tappe e di conseguenza usufruirà di strutture ricettive diverse durante il percorso (Downward, Lumsdon, 2001; Banca Ifis, 2023; ISNART, Legambiente, 2023).

Oltre a questi due profili è possibile riconoscere anche la figura del ciclo-escursionista. L'escursionista come abbiamo sopra citato non è di per sé un turista dato che la sua gita ha durata giornaliera e non lo porta a dormire fuori casa, infatti il ciclo-escursionista si distingue per l'utilizzo della bicicletta in contesti situati a breve distanza dal proprio domicilio. Per raggiungere il luogo che desidera visitare in bici può usufruire sia di un mezzo di trasporto privato che pubblico, secondo l'autore rientra in questa tipologia anche il crocierista che prende a noleggio il mezzo nel luogo in cui sbarca. La categoria dei ciclo-escursionisti in molti Stati rappresenta all'interno del mercato cicloturistico la percentuale maggiore (Downward, Lumsdon, 2001; ISNART, Legambiente, 2023).

La distinzione appena presentata non è l'unica possibile, nel loro testo *Cycling tourism* gli autori analizzano il fenomeno del cicloturismo nelle regioni di Fyn e Bornholm (Danimarca) preferendo adottare una divisione in tre gruppi dove la discriminante non è l'uso della bici come scopo principale della vacanza o meno, ma piuttosto la capacità del ciclista nell'usare il mezzo (Simonsen *et al.*, 1998). Il testo recita:

I ciclisti in Danimarca possono essere divisi in 3 gruppi:

1. Ciclisti esperti in grado di affrontare tutte le condizioni di traffico
2. Ciclista intermedio, principalmente adolescenti e giovani adulti, non così sicuri delle proprie capacità nell'affrontare il traffico.
3. Bambini non abituati ad affrontare il traffico e quindi spesso accompagnati e sorvegliati dai loro genitori in viaggio.

Tutti e tre i gruppi di ciclisti possono essere considerati cicloturisti in vacanza. (Simonsen *et al.*, 1998, p.65)

2.1 Profilo del cicloturista

Il cicloturismo è un'attività che nel 2023 ha coinvolto un numero di turisti pari a 7,5 milioni (2,4 milioni di cicloturisti puri e 5,1 milioni di turisti con bicicletta), dati in crescita del 18% rispetto all'anno precedente quando i cicloturisti riscontrati erano 6,3

milioni (1,9 milioni di cicloturisti puri e 4,4 milioni di turisti con bicicletta). La percentuale di cittadini stranieri è maggiore sia tra i cicloturisti puri che tra i turisti con bicicletta, mentre gli uomini sono leggermente in prevalenza rispetto alle donne con una percentuale del 55,1%. Dal punto di vista anagrafico possiamo trovare appassionati di ogni età, più nello specifico la generazione più numerosa per entrambi i gruppi è la Generazione Y¹⁸, rispettivamente con il 37,8% e il 44% delle presenze, seguita dalla Generazione X al 32,7% e al 31%. Il gruppo Senior si dimostra quello con la percentuale più bassa sia tra cicloturisti puri che tra turisti in bicicletta con una percentuale inferiore al 2,5% (Banca Ifis, 2024; ISNART, Legambiente, 2023).

Questi dati relativi a indagini svolte in Italia nell'anno 2022, in rapporto a genere e età dei cicloturisti, si mostrano in linea con quanto riportato da Simonsen *et al.* nonostante siano stati raccolti a circa venticinque anni di distanza e in Paesi diversi. Gli autori danesi infatti in tema di genere riportano che la percentuale di uomini è del 58% rispetto al 41% delle donne, mentre la fascia d'età più numerosa è quella compresa tra i 25 e i 49 anni. Con riferimento alla situazione in Nord America Pratte riporta che varie ricerche di mercato identificano il cicloturista come una persona di mezza età, economicamente benestante e pensionata o in procinto di pensionamento. Questa affermazione si discosta dalle statistiche relative all'Italia dove il segmento Senior è chiaramente una minoranza mentre i Baby boomers sono in proporzioni minori rispetto a altre fasce d'età. La situazione descritta da Pratte è più in linea con quella riscontrata da Downward e Lumsdon nella loro indagine condotta nel 1997 nel Regno Unito, in quel caso il 60% degli intervistati aveva una età compresa tra i 35 e i 54 anni mentre ben il 17% aveva tra i 55 e i 64 anni. A tale proposito Downward e Lumsdon aggiungono: "... suggerendo che il ciclismo occasionale è attrattivo per i gruppi con una età più avanzata se le condizioni sono appropriate." (Downward, Lumsdon, 2001, p.54) (Simonsen *et al.*, 1998; Downward, Lumsdon, 2001; Pratte, 2006; ISNART, Legambiente, 2023).

In relazione alla nazionalità dei cicloturisti possiamo notare come oggi i viaggiatori stranieri che utilizzano la bici in vacanza nel nostro Paese siano maggiori sia tra i cicloturisti puri che tra i turisti con bicicletta. Una importante presenza di cicloturisti provenienti dall'estero è stata riscontrata anche da altri autori in passato, rimane però difficile comparare i dati disponibili perché spesso raccolti su scala locale e non nazionale oppure con metodologie differenti (Simonsen *et al.*, 1998; Banca Ifis, 2024). Le tabelle di seguito mostrano in maniera più approfondita i dati raccolti e riportati da Banca Ifis e ISNART con Legambiente in relazione al profilo del cicloturista.

¹⁸ La suddivisione generazionale è la seguente: Generazione Alpha (2016-oggi), Generazione Z (1996-2015), Generazione Y o Millennial (1981-1995), Generazione X (1966-1980), Baby boom (1946-1965), Generazione della ricostruzione (1926-1945). Fonte Istat, Istituto Nazionale di Statistica. Per maggiori informazioni: <https://www.istat.it/it/files//2011/01/Generazioni-nota.pdf> (in data 19/06/2024)

Tabella 1. Presenze cicloturisti puri e turisti con bicicletta 2022¹⁹

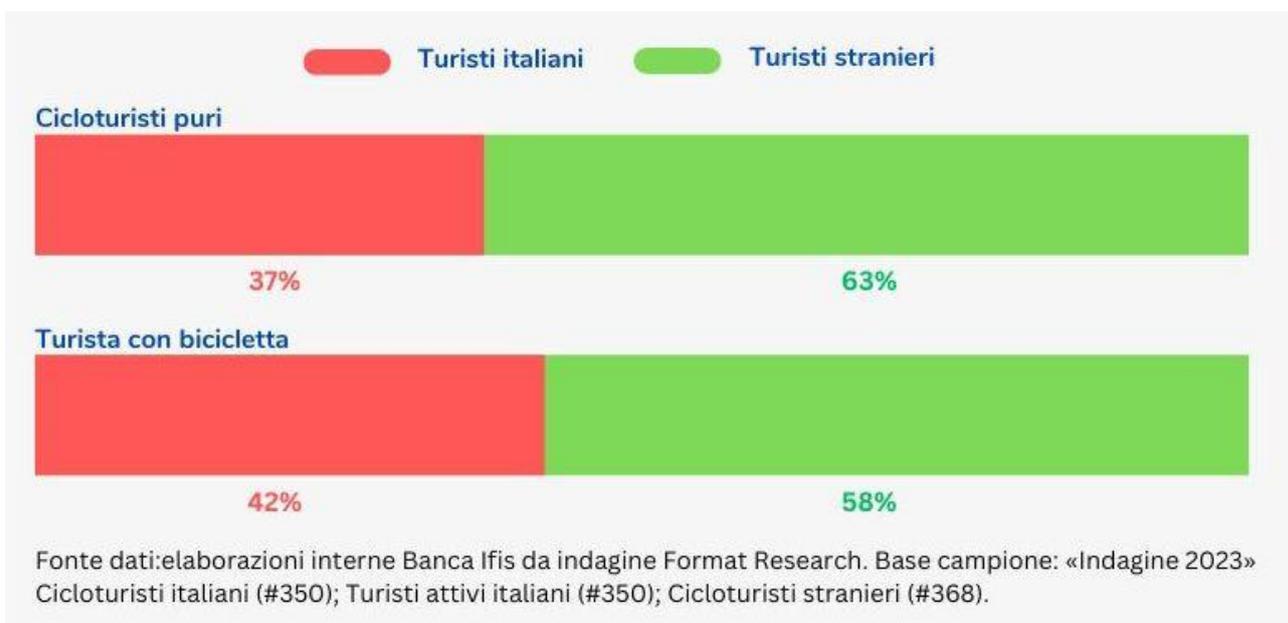
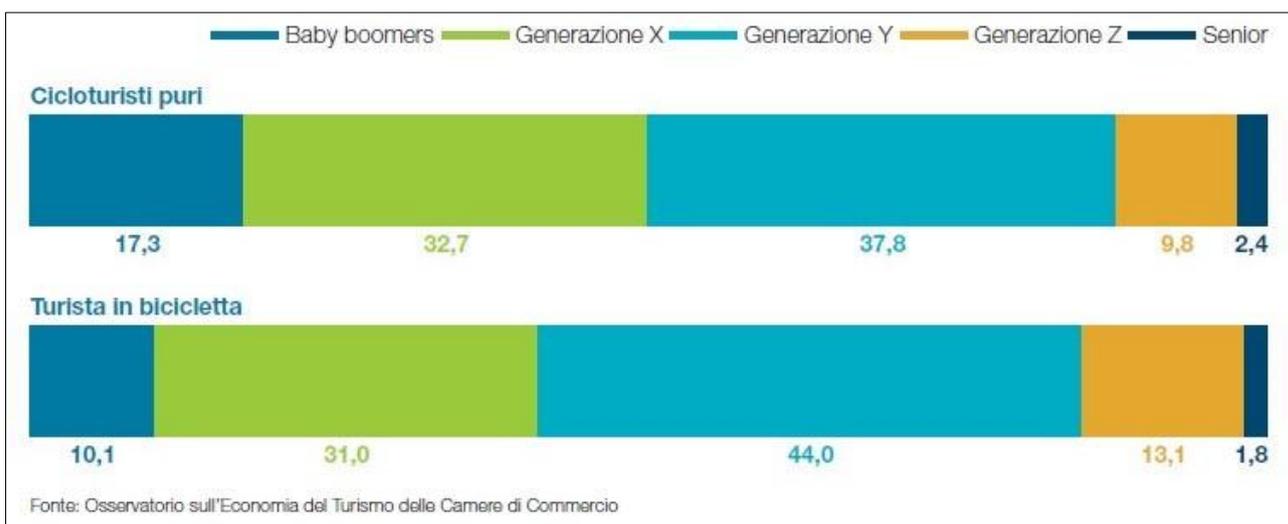


Tabella 2. Profilo generazionale del cicloturista puro e turista in bicicletta, anno 2022



Fonte: ISNART Istituto Nazionale Ricerche Turistiche, Legambiente (a cura di)(2023) Viaggiare con la bici 2023: 3° Rapporto sul cicloturismo. pagina 15

2.2 Organizzazione e componenti del viaggio

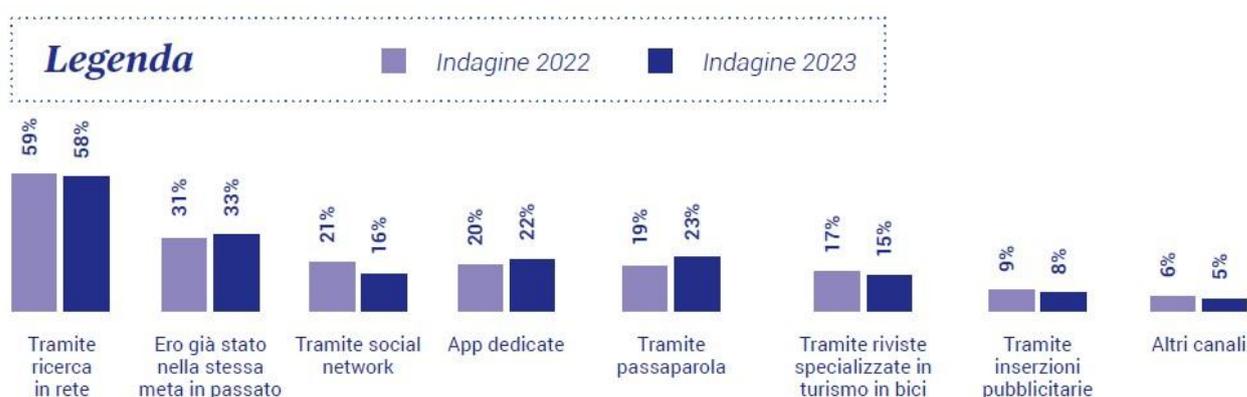
Il cicloturista, dal punto di vista organizzativo, preferisce decidere il proprio itinerario da solo oppure con i supporto di familiari e amici, solamente una piccola percentuale ricorre alle agenzie viaggi. Lo strumento più utilizzato per la ricerca di informazioni è internet, i siti web infatti vengono utilizzati da una media del 60% dei viaggiatori, ai quali vanno aggiunti quelli che utilizzano i social network oppure le app dedicate.

¹⁹ Tabella realizzata dall'autrice con l'ausilio del programma grafico Canva. Canva è disponibile al link: https://www.canva.com/it_it/(in data 24/06/2024)

Rilevante è anche la percentuale attorno al 30% dei *repeaters*, ovvero di coloro che, soprattutto italiani, decidono di tornare in una località già visitata in passato (Banca Ifis, 2024; ISNART, Legambiente, 2023).

I social network accompagnano i cicloturisti durante l'organizzazione del viaggio e poi anche durante il suo svolgimento. Tra i cicloturisti "puri" il 65% dichiara di aver scritto o scriverà in futuro una recensione sui social della sua esperienza, tra le piattaforme più usate troviamo al primo posto Facebook con una percentuale del 83,3%, a seguire Instagram al 52% e TripAdvisor al 37,8%. Meno utilizzato per condividere la propria vacanza, ma comunque in ascesa risulta TikTok al 5,2%. Possiamo notare come lo sviluppo tecnologico abbia cambiato radicalmente le abitudini dei viaggiatori che oggi fanno fortemente riferimento alla rete per organizzare la loro vacanza (ISNART, Legambiente, 2023).

Tabella 3. Strumenti usati per raccogliere informazioni e organizzare il viaggio



Fonte: Banca Ifis (2024) *Ecosistema della bicicletta*. pagina 68

Un'altro aspetto che viene preso in considerazione nell'analizzare il fenomeno del cicloturismo è il numero di persone con cui viaggia il turista, questo perché è facilmente immaginabile come il numero dei partecipanti e il rapporto che intercorre tra loro possa influenzare l'offerta e la domanda di una destinazione.

A livello nazionale la tendenza, sia per i turisti italiani che stranieri, è quella di viaggiare in compagnia. Statisticamente circa la metà dei cicloturisti dichiara di viaggiare in coppia con il partner, numerosi poi sono coloro che decidono di spostarsi con amici o con la famiglia. Una percentuale minore, sia tra gli italiani che tra gli stranieri, sceglie di svolgere la propria vacanza in bicicletta da solo (Banca Ifis, 2024; ISNART, Legambiente, 2023).

Come nel caso della fascia d'età dei cicloturisti anche in questo caso dati presentati in *Cycling tourism* sono in linea con le tendenze nazionali attuali, infatti indicano che a prevalere sono i gruppi formati da due persone, presumibilmente una coppia di coniugi/ fidanzati oppure una coppia di amici. A seguire troviamo una percentuale simile per i gruppi formati da tre o quattro componenti, in questo caso può trattarsi di una famiglia composta da una coppia con figli come di un gruppo di amici o parenti. Il

gruppo che risulta meno presente è quello composto da cinque o più persone. Oltre ai gruppi è presente anche una percentuale minore, ma comunque significativa di persone che decidono di viaggiare soli (Simonsen *et al.*, 1998).

La tabella seguente riassume per i turisti nazionali e non sia il numero medio di partecipanti alla vacanza che la composizione del gruppo.

Tabella 4. Numero medio di partecipanti e composizione del gruppo



Fonte: Banca Ifis (2024) *Ecosistema della bicicletta*. pagina 65

2.3 Tipologie di alloggio scelto dai cicloturisti

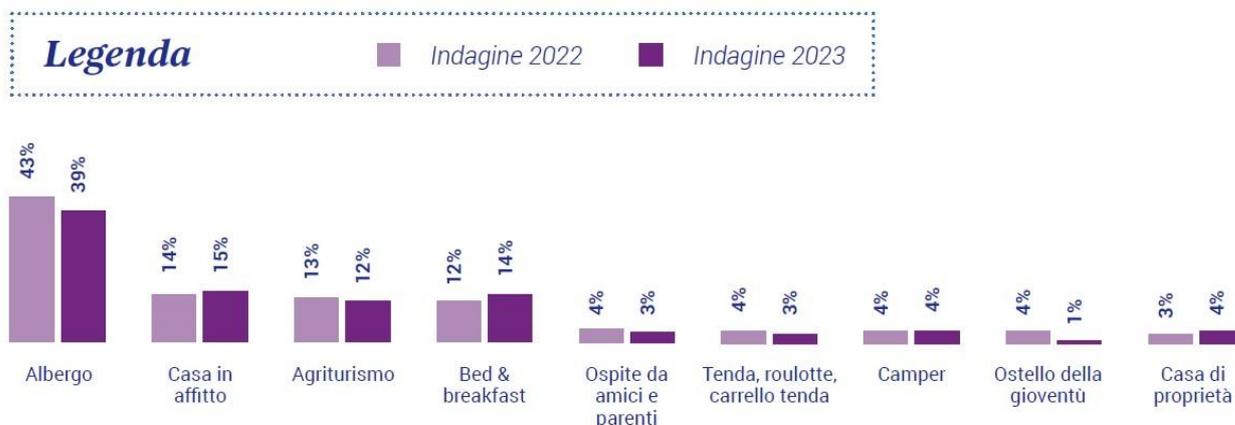
Il turista, come già menzionato in precedenza, viene definito tale anche per il suo trascorrere la notte in un luogo diverso dalla sua abitazione abituale, questo di conseguenza prevede l'uso di un alloggio per passare la notte e il cicloturista non fa eccezione.

Le percentuali statistiche relative alla tipologia di alloggio scelto possono variare in base alla zona e alla modalità di raccolta dei dati, l'opzione hotel/albergo però rimane quella preponderante. Ad esempio secondo i dati presentati da ISNART e Legambiente nell'anno 2022 la tipologia di alloggio più utilizzato è stato l'hotel sia tra i cicloturisti che tra i turisti con bicicletta, molto apprezzate sono state inoltre le residenze di amici e parenti, gli alloggi privati in affitto, i B&B e gli agriturismi. Il soggiorno nel 44,5% dei casi ha una durata superiore alle 7 notti, dato superiore rispetto al 37% di un turista generico. Il cicloturista medio svolge da una a due vacanze all'anno con la bici (Banca Ifis, 2024; ISNART, Legambiente, 2023; Pratte, 2006).

In precedenza abbiamo visto come il dato odierno, nonostante la differenza geografica e temporale, abbia trovato delle forti similitudini con quello registrato da Simonsen *et al.* nel 1998. Questo però non avviene nel caso dell'alloggio dove la situazione Italiana è distante da quella danese dell'epoca, tra i cicloturisti infatti era molto più popolare la scelta di alloggi più economici e con meno comfort. In particolari i campeggi venivano

scelti da oltre la metà dei viaggiatori cicloturisti mentre al secondo posto per popolarità troviamo gli ostelli per la gioventù (Simonsen *et al.*, 1998).

Tabella 5. Tipologie di alloggio utilizzato



Fonte: Banca Ifis (2024) *Ecosistema della bicicletta*. pagina 69

2.4 Motivazioni e obiettivi del cicloturista

Il cicloturismo è una tipologia di vacanza che presenta numerosi vantaggi e proprio per questo viene scelto ogni anno da un numero sempre maggiore di persone, l'aspetto ambientale e l'amore per la natura sono una delle prime motivazioni. Infatti i viaggiatori che dichiarano di essere spinti da motivazioni legate all'ambiente sono nel 2023 il 47% con un incremento di due punti rispetto all'anno precedente. Molto forte è anche il desiderio di visitare luoghi nuovi, motivazione dichiarata dal 40% dei cicloturisti interpellati. Il benessere personale è un'altro aspetto considerabile, il 35% degli intervistati ritiene che pedalare sia uno stile di vita mentre il 32% lo sceglie perché utile per mantenersi in buona salute (Banca Ifis, 2024).

Il turista che sceglie di svolgere una vacanza su due ruote non desidera soltanto limitarsi alla semplice attività sportiva, ma accompagna quest'ultima ad altri interessi che possono essere legati al patrimonio nazionale culturale, naturalistico e/o enogastronomico. Secondo i dati riportati da ISNART e Legambiente relativi all'estate 2023 una percentuale di cicloturisti pari al 37% circa si dichiara interessata all'ambito artistico e monumentale, il 36,4% dichiara un interesse legato alla natura mentre il 26% circa è interessata all'ambito enogastronomico. Anche se in chiave minore sono rilevanti anche le percentuali legate al benessere e all'ambito religioso, entrambe al 17% circa (ISNART, Legambiente, 2024). Possiamo notare come questa suddivisione non sia rigida, ad esempio una chiesa antica può essere considerata un elemento culturale per il suo valore artistico e allo stesso tempo un elemento religioso per un turista di fede.

Le fonti sopra riportate sono concordi nell'indicare oggi un forte interesse dei cicloturisti per l'ambito naturalistico e ambientale oltre a rilevare un significativo interesse per gli aspetti culturali e enogastronomici. Queste motivazioni coincidono

solo in parte con quelle riscontrate in "Cycling tourism" e "The development of recreational cycle routes: an evaluation of user needs", a dimostrazione che il turismo è un settore in costante evoluzione dove i desideri e le sensibilità dei viaggiatori possono mutare. I dati riportati da Simonsen *et al.* indicano chiaramente come la maggior parte degli intervistati scelgano il cicloturismo perché desiderano trascorrere del tempo all'aperto e fare attività sportiva. A seguire altre ragioni con percentuali inferiori, ma comunque significative come rilassarsi, divertirsi, passare del tempo di qualità o trascorrere delle vacanze economiche (Simonsen *et al.*, 1998). Downward e Lumsdon invece riportano che tra gli aspetti più ricercati dai cicloturisti figurano: paesaggi bucolici e/o panorami visivamente gradevoli, particolari punti di interesse lungo il tracciato, strade con una buona manutenzione e non molto trafficate, meglio se pista ciclabile dedicata, sufficienti punti di ristoro lungo il tracciato (Downward, Lumsdon, 2001).

2.5 Spesa del cicloturista

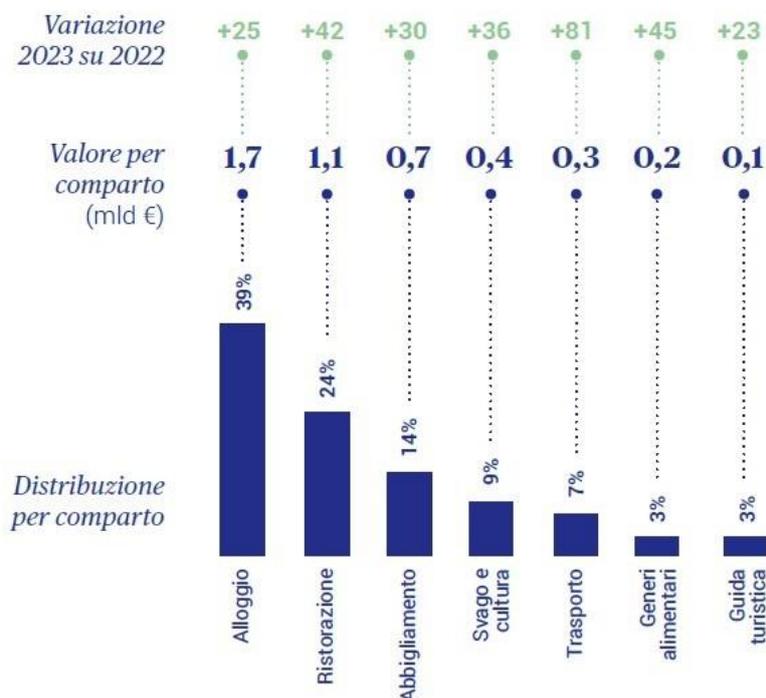
Gli autori sono concordi nel ritenere che il cicloturismo sia un settore in crescita soprattutto nell'ambito del turismo sportivo e di quello *plein air*, con l'aumento delle presenze turistiche si verifica di conseguenza un aumento degli introiti per gli operatori e il territorio. Secondo i dati riportati da ISNART e Legambiente, relativi all'anno 2023, l'impatto di spesa dei cicloturisti sull'economia può essere stimato in oltre 5,5 miliardi di euro con una crescita del 35% rispetto al 2022 quando la spesa era stata stimata in poco più di 4 miliardi.

Il rapporto continua spiegando che in relazione al periodo estivo 2023 la spesa giornaliera del cicloturista italiano per acquistare beni e servizi è stata in media di 95 euro, cifra che cresce a 104,50 euro per i ciclisti stranieri. Queste cifre rendono il cicloturismo una tipologia molto vantaggiosa di turismo considerando che in Italia la spesa giornaliera dei turisti ha una media di 59,60 euro (ISNART, Legambiente, 2024).

La spesa dei cicloturisti è in crescita anche secondo i dati rilevati dallo studio di Banca Ifis che dichiara per l'anno 2023 la cifra di 9,4 miliardi con un aumento del 27% rispetto all'anno precedente, più nel dettaglio indicano la spesa dei cicloturisti "puri" in 4,5 miliardi in crescita del 34% rispetto al 2022 mentre quella dei turisti con bicicletta è di 4,9 miliardi, dato migliore del 21% sull'anno 2022 (Banca Ifis, 2024).

L'alloggio risulta essere la voce di spesa più costosa per il cicloturista che destina a questo ambito oltre il 30% del suo budget totale, a seguire le spese legate alla ristorazione (ristoranti, bar, pizzerie, ecc.) che sommate a quelle per il pernottamento arrivano a coprire oltre la metà della spesa totale. Altri ambiti minori di spesa sono l'abbigliamento e le attrezzature, i trasporti, le attività legate allo svago e alla cultura (Banca Ifis, 2024; ISNART, Legambiente, 2024).

Tabella 6. Ambiti di spesa e relativo valore economico, anno 2023



Fonte: Banca Ifis (2024) *Ecosistema della bicicletta*. pagina 60

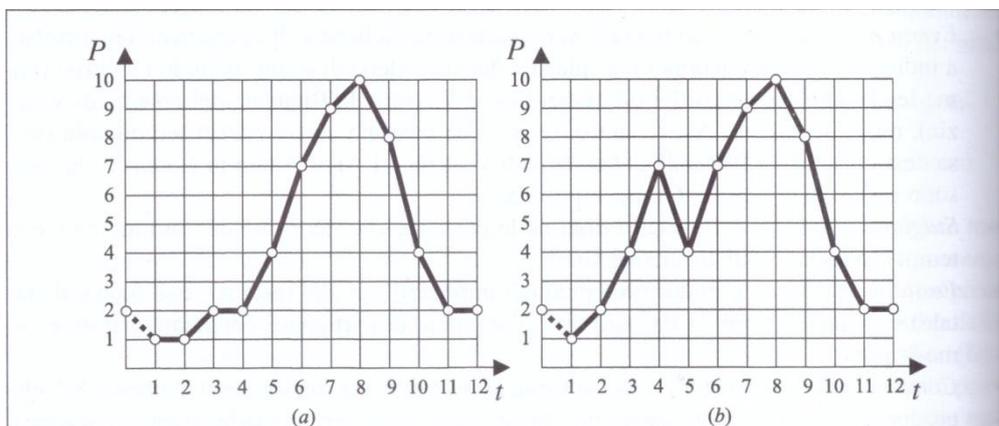
3. La stagionalità di una destinazione turistica

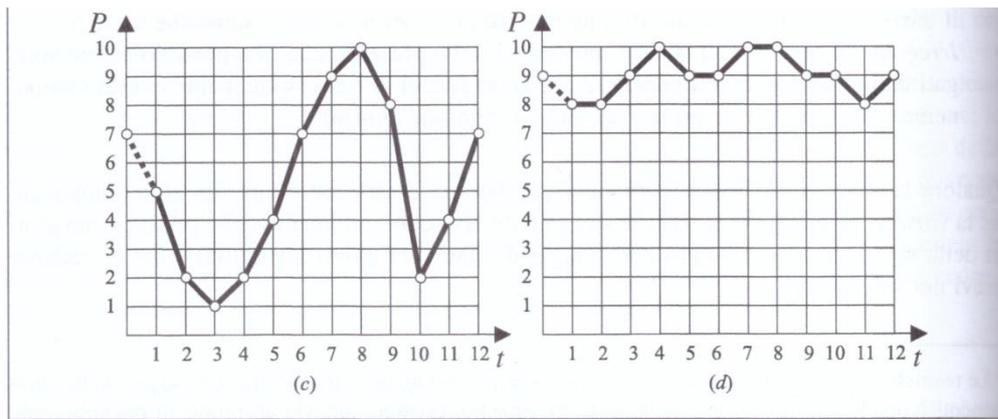
All'interno di una società ci sono comportamenti fortemente legati a determinati periodi dell'anno, un esempio di tale fenomeno è rappresentato dalla produzione dolciaria di panettoni e pandori per la loro vendita nel mese natalizio di dicembre oppure l'incremento nelle vendite di materiale scolastico tra fine agosto e inizio settembre per l'avvio dell'anno scolastico. Citando Hylleberg, Candela e Figini definiscono la stagionalità in economia come segue: "La stagionalità è il movimento infra-annuale sistematico, benché non necessariamente regolare, di una variabile."²⁰ (Calenda, Figini, 2010, p.200). Questo tipo di fenomeno economico è un elemento particolarmente rilevante all'interno dell'ambito turistico dove va a interferire sul lavoro di moltissimi operatori tra cui le agenzie di viaggio, le ditte di trasporto, i *tour operator* o le strutture ricettive; altri aspetti che subiscono la stagionalità sono la fluttuazione dei prezzi e l'assunzione di dipendenti a tempo determinato. Bisogna pensare infatti che il turismo, soprattutto quello *leisure*, viene influenzato sia dalla stagionalità atmosferica (aspetto naturale legato al clima e alle temperature) che dalle chiusure programmate durante l'anno come possono essere le ferie estive o le festività (aspetto istituzionale legato alle festività come Natale e Pasqua o alla chiusura delle scuole in estate)(Calenda, Figini, 2010; Baum, Lundtorp, 2011; Cannas, 2012).

²⁰ Candela e Figini citano a loro volta pagina 4 di Hylleberg, S., (1992). *Modelling Seasonality*, Oxford: Oxford University Press

La stagionalità cambia a seconda della tipologia di destinazione presa in esame e dalla tipologia di turisti analizzati, per individuare la stagionalità della domanda turistica è necessario analizzare la serie storica delle presenze di una data località in un determinato lasso di tempo; tale lasso temporale può essere mensile, settimanale o anche giornaliero a seconda delle necessità. Generalmente in base alla categoria di destinazione turistica presa in esame è possibile individuare quattro profili di stagionalità, tali profili possono essere associati a una località balneare, una località di montagna e una destinazione culturale come la città d'arte. Nella tabella seguente viene mostrata una versione grafica dei quattro profili, l'immagine tratta da Candela e Figini riporta per ogni grafico il tempo t sull'asse delle ascisse suddiviso nei dodici mesi dell'anno oltre a un tratto puntinato a indicare i valori di dicembre dell'anno precedente mentre sull'asse delle ordinate le presenze P hanno un valore indicativo da 1 a 10. Il primo grafico (a) in alto a sinistra rappresenta tipicamente la stagionalità di una località balneare del Nord Italia caratterizzata da importanti arrivi nella stagione estiva con il picco di presenze coincidente con il mese di agosto, questa è anche la situazione presentata dalla località di Caorle presa in esame come caso studio in questa sede. Il grafico (b) in alto a destra mostra invece la distribuzione delle presenze tipica di una località balneare del Sud Italia dove oltre al picco estivo si evidenzia anche un primo gruppo di arrivi nei mesi primaverili probabilmente spinti dal clima più gradevole. In basso a sinistra il grafico (c) mostra la stagionalità di una località di montagna richiesta sia nei mesi estivi per le escursioni sia nei mesi invernali per lo scii e la presenza della neve, il picco invernale generalmente si presenta tra fine dicembre e inizio gennaio in coincidenza del periodo natalizio e di Capodanno; questa località vive una doppia stagione. Infine il grafico (d) in basso a destra indica la situazione tipica di località come le grandi città d'arte dove non è possibile riscontrare una stagionalità più marcata in determinati periodi dell'anno ma solamente delle fluttuazioni minori (Calenda, Figini, 2010).

Tabella 7. Rappresentazione grafica dei quattro profili di stagionalità





Fonte: Candela, Figini (2010). *Economia del turismo e delle destinazioni*. pagina 202

3.1 Il cicloturismo tra le forme di destagionalizzazione

La stagionalità, come descritto al punto precedente, comporta per una destinazione turistica periodi dell'anno con una forte richiesta contro altri periodi in cui si registra una quasi totale assenza di presenze. Questo fenomeno, come scrivono Baum e Lundtorp, comporta diversi aspetti negativi per una località turistica tra cui la necessità di coprire tutto l'anno i costi fissi per le strutture e i servizi che vengono impiegati solamente durante i brevi periodi di operatività; per questo motivo molti commercianti decidono di chiudere temporaneamente i loro esercizi nei periodi di minore affluenza al fine di ridurre al minimo i costi fissi nei momenti di mancato guadagno. Legato a questa situazione è di conseguenza il problema del precariato e dello sfruttamento del lavoro, molte persone infatti vengono assunte con contratti a tempo determinato a inizio stagione per poi trovarsi disoccupate al termine della stessa; la situazione di incertezza lavorativa rende difficile la formazione di personale specializzato, questo ha un impatto negativo sulla qualità del servizio offerto nei periodi di alta stagione. Ulteriori aspetti da considerare sono il mantenimento della *supply chain* o catena di approvvigionamento durante i periodi dell'anno in cui molti dei loro clienti sono chiusi per mancanza di lavoro, la capacità della destinazione di attrarre investimenti sul piano turistico e infine la gestione del sovraffollamento durante i mesi di maggiore affluenza (Baum, Lundtorp, 2011; Cannas, 2012).

L'obiettivo per molte destinazioni turistiche, specialmente se di tipo balneare che presentano una stagionalità come quella mostrata nel grafico (a), diventa quello di mettere in atto delle strategie di mercato e comunicazione capaci di attuare una destagionalizzazione. Calenda e Figini in riferimento alla destagionalizzazione scrivono: "Gli interventi per una politica di destagionalizzazione devono essere preceduti da un'attenta valutazione degli aspetti positivi e negativi, per accertare che i costi della correzione non siano superiori ai vantaggi; ..." (Calenda, Figini, 2010, p.212) (Calenda, Figini, 2010; Baum, Lundtorp, 2011).

Considerando gli aspetti negativi causati dalla stagionalità e le potenzialità di una buona politica di destagionalizzazione è comprensibile come molte località ritengano i vantaggi superiori ai costi sostenuti, a tale proposito Baum e Lundtorp aggiungono:

Nel turismo sia il settore pubblico che quello privato investono in modo significativo nel tentativo di superare la crisi e i problemi percepiti che la stagionalità del turismo presenta. All'interno di entrambi i settori, strategie di marketing che forniscono valore aggiunto, variazione del prodotto e incentivi sui prezzi sono stati a lungo utilizzati per stimolare la domanda durante i periodi intermedi e fuori stagione. Tali strategie hanno mostrato alcuni successi significativi, specialmente dove sono stati creati mercati completamente nuovi grazie a queste campagne. (Baum, Lundtorp, 2011, p.2)

La strategia di alzare il costo dei servizi nei periodi di maggiore presenza turistica in modo da incentivare gli arrivi in periodi meno richiesti certamente è una consuetudine consolidata per molte destinazioni, a questa tecnica è possibile abbinare l'introduzione di nuovi prodotti turistici che vadano a diversificare l'offerta della destinazione come eventi, festival, conferenze e infrastrutture. A tale proposito Cannas citando Baum e Hagen scrive: "Un'efficace diversificazione del mercato verso periodi intermedi e fuori stagione deve essere accompagnata dalla consapevolezza che stagioni diverse creano domanda per prodotti diversi, con una presentazione, un confezionamento e indubbiamente, prezzi alternativi"²¹ (Cannas, 2012, p.51) (Cannas, 2012).

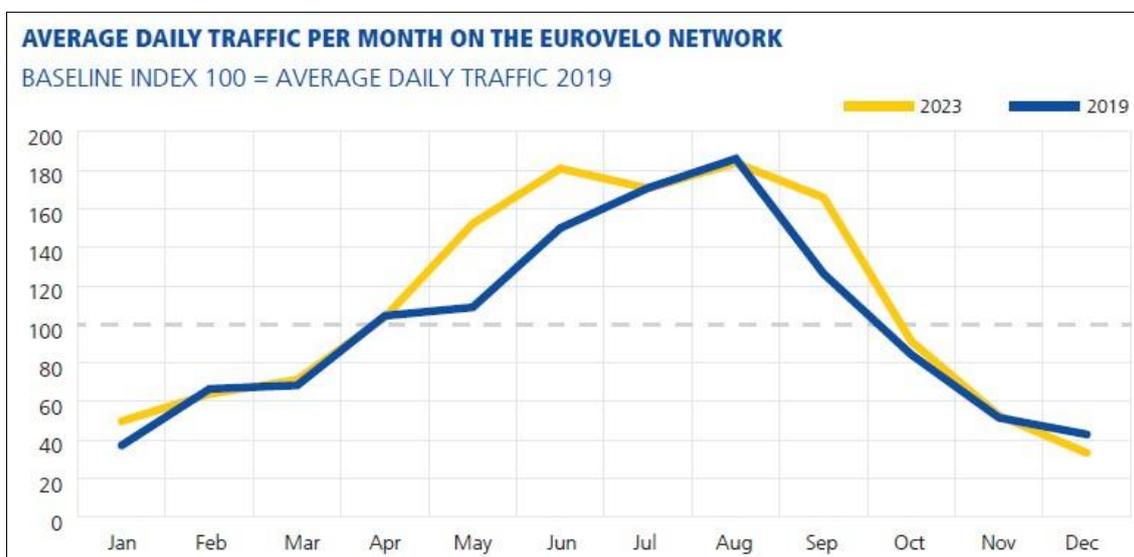
Il cicloturismo può essere considerato una valida strategia per cercare di diversificare l'offerta di una destinazione turistica oppure per provare a incrementare gli arrivi in periodi meno richiesti, un esempio a conferma di tale affermazione ci viene fornito dal report annuale di EuroVelo con riferimento al numero di persone che hanno percorso i loro itinerari nell'anno 2023 e comparandolo con i dati registrati nel 2019. Innanzitutto si può notare come negli ultimi quattro anni sia cresciuto visibilmente il numero di coloro che percorrono EuroVelo durante il fine settimana (+ 9,2%), i giorni dal lunedì al venerdì (+ 11,3%) e l'intera settimana dal lunedì alla domenica (+ 9,8%) andando così a mostrare un crescente interesse per il tema del cicloturismo; inoltre benché il picco delle presenze sia stato registrato durante i mesi estivi si comincia a vedere una maggiore presenza anche nella stagione primaverile, attualmente il traffico di ciclisti registrato nei periodi primavera-estate rappresenta i tre quarti del traffico totale annuo registrato (EuroVelo, online).

Il grafico sottostante mostra la media giornaliera del numero di ciclisti che hanno percorso gli itinerari all'interno della rete EuroVelo nell'anno 2023 e facendo una comparazione con gli stessi dati registrati nel 2019, a colpo d'occhio è possibile notare due fattori: il primo è che rispetto all'anno 2019 i mesi primaverili di maggio e giugno insieme a quelli autunnali di settembre e ottobre nel 2023 presentano un notevole incremento nel numero di fruitori. Il secondo fattore è che il grafico formato dalla linea

²¹ Cannas cita a sua volta pagina 308 di Baum, T., Hagen, L. (1999). Responses to seasonality: the experiences of peripheral destinations. *International Journal of Tourism Research*, 1, 299-312.

relativa all'anno 2023 coincide con l'obiettivo di molte destinazioni turistiche, tra cui quelle balneari che presentano un picco di arrivi nella sola stagione estiva, di incrementare i flussi anche nei periodi primaverili e autunnali quando il clima è ancora mite ma inadatto per la balneazione (EuroVelo, online).

Tabella 8. Media delle presenze mensili registrate sugli itinerari EuroVelo, anni 2019 e 2023



Fonte: EuroVelo Usage Monitoring Report (2023)
 disponibile a <https://eurovelo.com/download/document/EuroVelo-2023-Usage-monitoring.pdf>
 (in data 28/08/2024)

A parere dell'autore bisogna tenere in considerazione che il ciclismo svolgendosi all'aperto è una attività sportiva fortemente influenzata dalle condizioni atmosferiche, per questo motivo essendo il Nord Europa soggetto a climi più rigidi è possibile che i turisti siano più orientati a svolgere questa attività nei mesi estivi. Lo stesso EuroVelo all'interno del report "*EuroVelo Usage Monitoring Report (2023)*" scrive: "Bisogna tenere a mente le diversità delle aree geografiche interessate da questo report e le limitazioni poste dall'aggregazione dei dati a livello Europeo, ..." ²² (Eurovelo, online). Sarebbe interessante poter comparare i dati mensili relativi all'uso dei singoli itinerari in modo da osservare se ci sono significative differenze stagionali tra i percorsi del Sud e del Nord Europa, al momento però il report EuroVelo non presenta i dati con un tale grado di dettaglio rendendo impossibile l'osservazione.

²² Citazione tratta da "*EuroVelo Usage Monitoring Report (2023)*", pagina 2.
 Disponibile al link <https://eurovelo.com/download/document/EuroVelo-2023-Usage-monitoring.pdf> (in data 28/08/2024)

4. Il turismo sostenibile

Le forti trasformazioni sociali avvenute nel corso del secolo scorso hanno reso il turismo da forma di intrattenimento riservata alle classi sociali più benestanti a fenomeno popolare di massa, la conseguenza per molte destinazioni è stata una trasformazione radicale del territorio e della sua economia tradizionale. Molte località caratterizzate da una forte vocazione agraria o marittima sono state teatro della cementificazione incontrollata al fine di costruire il maggior numero possibile di strutture ricettive ad uso turistico, il turista in questa fase di forte boom economico può essere descritto come un consumatore di massa poco attento o completamente disinteressato alle tematiche ambientali. Durante gli anni Cinquanta e Sessanta non si credeva che l'industria turistica avesse ripercussioni di tipo ambientale sui territori ospitanti, solamente nel decennio successivo emerge un dibattito serio sulla relazione tra turismo e ambiente supportato da studi empirici. Il turismo infatti, al pari delle altre realtà create dall'uomo, non può essere considerato come una cosa a sé in quanto legato strettamente e influenzato all'ambiente e dall'ambiente dove si svolge. A tale proposito Calenda e Figini citano Cooper *et al* scrivendo: "L'ambiente... è l'ingrediente fondamentale del prodotto turistico. Però, non appena l'attività turistica ha luogo, l'ambiente viene inevitabilmente cambiato o modificato sia per promuovere il turismo sia durante il processo turistico."²³ (Calenda, Figini, 2010, p. 481). Il termine sostenibile in questo contesto può avere due chiavi di lettura, da una parte la sostenibilità ambientale legata alle aree naturali come possono essere il bosco, il mare o le aree collinari mentre dall'altra parte si trova la sostenibilità sociale; i turisti infatti sono grandi consumatori di risorse tra cui l'acqua dolce e il suolo, questo consumo inevitabilmente deteriora e sottrae tali beni alle popolazioni locali e alle generazioni di turisti futuri. Dal punto di vista sociale e culturale invece il turismo può portare a situazioni di mutamento, conflitto e disparità all'interno delle comunità ospitanti, le conseguenze di tale fenomeno possono portare alla scomparsa di usanze tradizionali e dialetti oltre che a incentivare la criminalità, la corruzione e la prostituzione (Conti, Montagner, 2006; Calenda, Figini, 2010; Cannas, 2012; Gazzola *et al.*, 2018).

Molte destinazioni oggi hanno capito che una gestione turistica più sostenibile e attenta anche alle necessità della popolazione locale oltre che dei consumi territoriali è più che mai necessaria, come scritto da Gazzola *et al.* "... il turismo sostenibile evidenzia chiaramente l'interconnessione tra le diverse dimensioni che contano per i turisti e la gente del posto, un'interconnessione che consente vantaggi reciproci per lo sviluppo di un'offerta turistica sia per la generazione attuale che per le generazioni future" (Gazzola *et al.*, 2018, p.2). Tale sensibilità è stata recepita anche dalla legislazione sia europea che nazionale, infatti al fine di preservare il patrimonio culturale, artistico e naturale e allo stesso tempo di permetterne una corretta fruizione dei beni sono stati istituiti degli appositi vincoli. In particolare la legge n. 394 del 6

²³ Candela e Figini citano a loro volta pagina 110 di Cooper, C.P., Fletcher, J., Gilbert, D., Shephard, R., Wanhill, S., (2002). *Economia del turismo, teoria e pratica*. Bologna: Zanichelli

dicembre 1991 indica le disposizioni nazionali inerenti al tema delle cosiddette aree naturali protette, queste vengono descritte come: "Sono *aree naturali protette* parchi e riserve naturali nei quali la particolarità della flora, della fauna o delle formazioni geologiche impone una accentuata sensibilità alla protezione dell'ambiente, che si concretizza in una regolamentazione del turismo..." (Santagata, 2021, p.110). Il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, oggi denominato Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica, con un decreto datato 27 aprile 2010 ha pubblicato il sesto aggiornamento dell' *Elenco Ufficiale delle Aree Naturali Protette*, tale elenco riporta un totale di 871 Aree Naturali Protette così suddivise: 24 Parchi Nazionali, 27 Aree Marine Protette, 147 Riserve Naturali Statali, 3 Altre Aree Naturali Protette Nazionali, 134 Parchi Naturali Regionali, 365 Riserve Naturali Regionali, 171 Altre Aree Naturali Protette Regionali (D.1/2010).

Insieme alle destinazioni negli ultimi decenni anche molti turisti hanno cominciato a mostrare una maggiore attenzione ai temi etici e ambientali quando organizzano la propria vacanza, questo ha contribuito alla nascita del fenomeno dell'eco-turismo. Si sviluppa inoltre la richiesta di nuove forme di turismo più incentrate sui temi dell'esperienza, la crescita personale attraverso l'incontro delle comunità locali, la qualità del servizio e la conoscenza del territorio dando origine al fenomeno dello *slow tourism* o turismo lento. I territori maggiormente interessati da questo fenomeno relativamente nuovo presentano delle caratteristiche comuni tra loro, in particolare la ricchezza del loro patrimonio sia tangibile che intangibile testimoniata da paesaggi e scenari di rara bellezza, una rinomata tradizione enogastronomica di prodotti tipici e spesso tutelati da marchi appositi, una forte sinergia tra la popolazione locale e il territorio. (Han *et al.*, 2016; Gazzola *et al.*, 2018).

4.1 Il Cicloturismo come forma di turismo sostenibile

L'industria turistica, come scrive Lumsdon, è fortemente interconnessa all'ambito dei trasporti dato che per spostarsi verso la loro meta e all'interno della destinazione i vacanzieri utilizzano principalmente due infrastrutture molto inquinanti e dispendiose dal punto di vista energetico: l'aereo e il trasporto su gomma. Lo stesso autore prosegue spiegando che nel tempo sono state investite molte risorse per ottimizzare queste forme di trasporto e renderle sì meno impattanti sull'ambiente, ad esempio analizzando soluzioni per risparmiare sul carburante aereo o ridurre il rumore, ma allo stesso tempo poco è stato fatto per approfondire il tema della viabilità all'interno della destinazione specialmente in ambito ambientale (Lumsdon, 2000). Lumsdon basandosi su quanto scritto da Hillman²⁴ aggiunge:

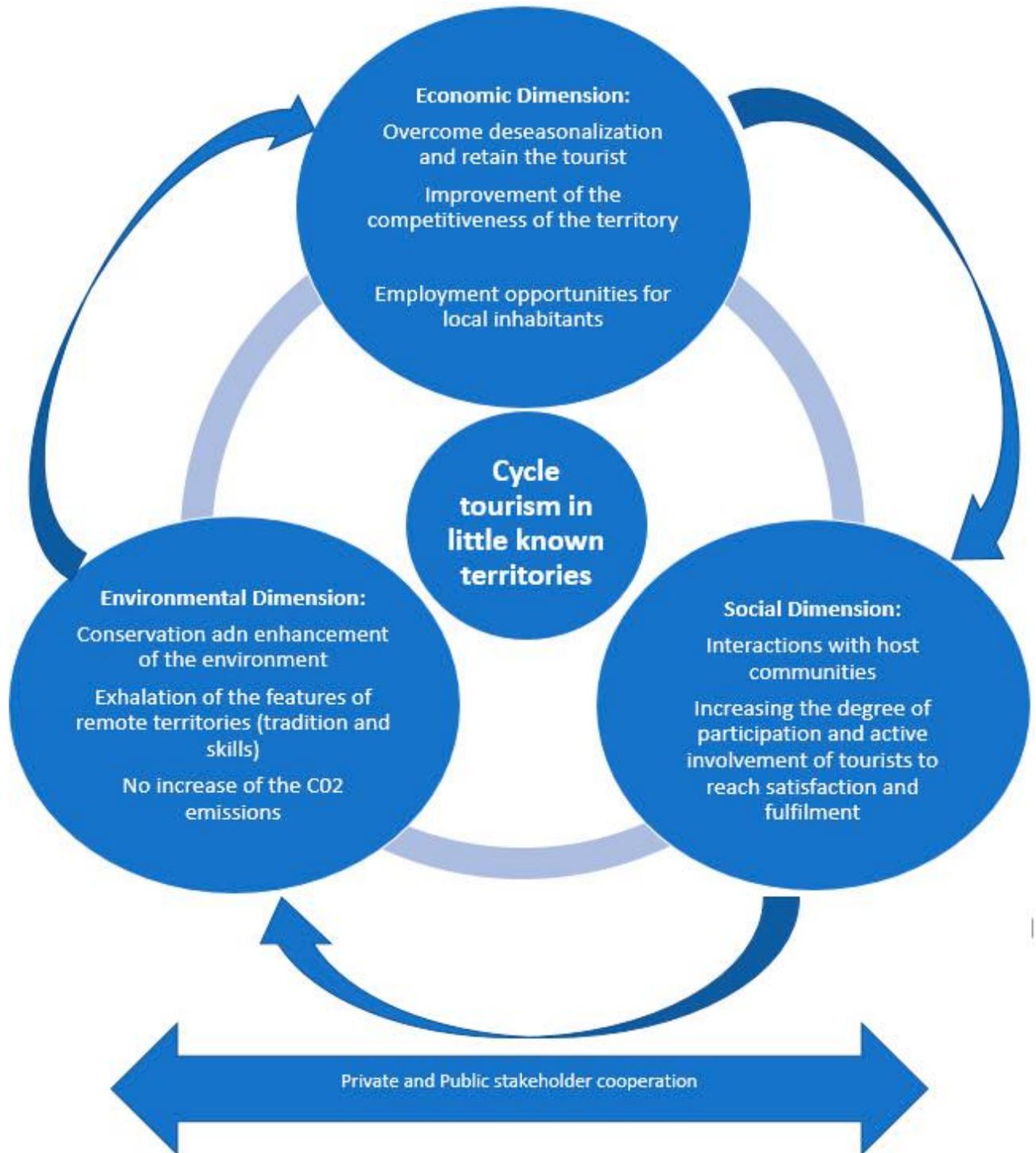
È un'area di studio che non è stata ben documentata e la gestione dei sistemi di trasporto nelle destinazioni spesso non tengono in considerazione del dinamismo nello sviluppo turistico. Dove sono state sviluppate soluzioni di trasporto sostenibili, l'enfasi

²⁴ Lumsdon richiama Hillman, M., (1994). "Curbing car use: The dangers of exaggerating the future role of public transport." *Transportation Planning Systems*, 2

è stata posta sui trasporti pubblici, sui sistemi di transito come il tram, o supportando misure per sostenere o migliorare le reti di autobus in un contesto urbano. In contrasto, le forme di trasporto non motorizzate, come andare in bicicletta e camminare, hanno ricevuto un'attenzione minima, ad eccezione di paesi come la Danimarca e i Paesi Bassi, dove le politiche di pianificazione dei trasporti hanno conferito loro una priorità più alta."(Lumsdon, 2000, p.364).

Un ulteriore aspetto importante da valutare è che il ciclismo venga pensato per inserirsi all'interno della rete di trasporto locale come un'opportunità ricreativa adatta a turisti e residenti, questo al fine di incrementare la sua popolarità e il suo utilizzo tra le persone. Nel 1997 l'Unione Europea ha stimato la presenza in Europa di 200 milioni di biciclette contro i 160 milioni di automobili, nonostante questo solamente il 10% di mezzi a due ruote viene usato giornalmente di cui il 4% a scopo ricreativo andando a confermare la tendenza nei paesi industrializzati di sovra utilizzare l'automobile. Il diffondersi però di una nuova sensibilità ambientale da parte di molti turisti e amministrazioni locali sicuramente ha spinto le destinazioni a sviluppare nuove soluzioni per una viabilità più sostenibile e integrata, attenta anche a quelle che sono le richieste del mercato turistico. Tra queste soluzioni il cicloturismo rappresenta una realtà in crescita a livello internazionale (Lumsdon, 2000; Han *et al.*, 2016). A tale proposito Gazzola *et al.* conferma questa nuova attenzione del turista nei confronti della destinazione che visita scrivendo: "Orientato verso forme di vacanza che consentano il basso consumo di risorse naturali e il legame con il paesaggio, il cicloturismo rappresenta un'espressione concreta del turismo sostenibile." (Gazzola *et al.*, 2018, p.1). Bisogna ricordare inoltre che la bicicletta è un mezzo di trasporto con un impatto ambientale davvero basso essendo poco rumorosa e non emettendo gas serra, inoltre permette di svolgere esercizio fisico durante il suo utilizzo con ricadute positive per la salute delle persone (FIAB, online). Oltre all'aspetto ambientale, essendo il cicloturismo una forma di viaggio lenta, il turista sarà più propenso a fermarsi più a lungo presso la località o regione di vacanza prescelta incentivando così una sostenibilità culturale in cui l'ospite apprende in maniera più approfondita le usanze e la gastronomia della popolazione che lo ospita. Questo porterà anche a un beneficio economico per le attività commerciali del territorio andando il turista a usufruire di servizi e prodotti locali come possono essere l'agriturismo o la ristorazione più in generale. Successivamente sarà possibile vedere come molti itinerari siano studiati appositamente per permettere questa scoperta artistica e culturale del territorio, un esempio è rappresentato dai percorsi EuroVelo che nei loro tracciati attraversano importanti città d'arte come Roma, Firenze, Milano ma anche Bruxelles, Atene, Lisbona e Rotterdam (Han *et al.*, 2016; EuroVelo, online; FIAB, online; Italia-Slovenija, online).

Tabella 9. Benefici del cicloturismo nelle destinazioni minori



Fonte: Gazzola et al. (2018). *Cycle Tourism as a Driver for the Sustainable Development of Little-Known or Remote Territories: The Experience of the Apennine Regions of Northern Italy*. pagina 12

Capitolo II

1. Programma europeo Leader e successivi

Nel 1988 la Commissione Europea riconosce i limiti di un sistema politico tradizionale dall'alto al basso per affrontare le problematiche delle aree rurali, per questo motivo tramite il comunicato "Il futuro del mondo rurale" esprime la necessità di investire sullo sviluppo rurale e avvia una serie di programmazioni denominati "Leader" (Liaison Entre Actions de Développement de l'Economie Rurale, in italiano collegamento tra le azioni di sviluppo dell'economia rurale) che hanno permesso lo stanziamento a livello nazionale di oltre 2.320.000 euro al 2015. Il programma Leader viene promosso dall'Unione Europea a partire dal 1989 con lo scopo di promuovere attraverso un approccio *bottom up* lo sviluppo delle aree rurali, tale sviluppo avviene attraverso la formazione di gruppi formati da enti pubblici, privati e della società civile ovvero i GAL (Gruppi di Azione Locale). La funzione dei GAL è quella di elaborare e realizzare concretamente i PSL (Piano di Sviluppo Locale), il Piano di Sviluppo Locale rappresenta il progetto a livello locale che i GAL hanno il compito di coordinare seguendo una strategia integrata, innovativa e multisensoriale (VeGAL, 2015; European Network for Rural Development, online).

Il primo programma promosso della serie è stato il programma Leader, ha operato nel lasso di tempo dal 1989 al 1993 e ha coinvolto 12 stati europei per un totale di 217 GAL; nel corso del tempo il progetto è cresciuto fino a raggiungere al termine dell'anno 2018 i 2.800 GAL e una copertura di popolazione residente nelle aree rurali del 61%. A partire dall'anno 2007 si è deciso di introdurre al metodo già esistente l'ambito della pesca andando a creare i FLAG (Gruppi di azione locale per la pesca), la cosa ha coinvolto inizialmente 21 stati e oltre 300 FLAG. Nel corso del programma 2014-2020 è stato deciso di estendere Leader ad altri tre programmi europei che sono: FESR (Fondo europeo di sviluppo regionale), FSE (Fondo sociale europeo), FEAMP (Fondo europeo per gli affari marittimi e la pesca). Questo ha dato così l'avvio all'approccio CLLD (Sviluppo locale di tipo partecipativo)(VeGAL, 2015; European Network for Rural Development, online)

1.1 Gli aspetti fondamentali di Leader

I programmi Leader sono caratterizzati da sette aspetti fondamentali, la presenza di tali aspetti è imprescindibile e distingue questo metodo da altri progetti di finanziamento economico.

a. L'approccio ascendente

Leader si caratterizza per il suo approccio di tipo *bottom up* che dal basso va verso l'alto, questo perché si ritiene che proprio gli attori locali siano i migliori conoscitori del proprio territorio. Il legame tra la comunità e l'area rurale permette agli enti locali che compongono i GAL di sviluppare programmi e iniziative mirati sulle reali

necessità e bisogni sia del territorio che dei suoi abitanti, inoltre in questo modo sono le realtà locali a decidere in prima persona delle priorità da concretizzare e del proprio futuro (European Network for Rural Development, online).

b. L'approccio territoriale

L'impostazione adottata da Leader non si basa su specifici progetti, ma interviene a livello più ampio andando a finanziare iniziative che apportano benefici alle aree nella loro totalità. I tre aspetti cardine che lavorano in sinergia per permettere questo sviluppo sono il territorio, il partenariato²⁵ e la strategia di sviluppo. Le aree su cui va a intervenire il programma Leader presentano una serie di aspetti in comune come una estensione contenuta, una morfologia omogenea del territorio, i forti rapporti di coesione tra la popolazione, una marcata identità locale e la presenza di usanze comuni. L'area di intervento deve presentare una delimitazione geografica ben definita, questa può non coincidere con i confini amministrativi preesistenti ma deve essere funzionale al proprio scopo (European Network for Rural Development, online).

c. Il partenariato locale

Una caratteristica del metodo Leader, come abbiamo descritto al punto a, è quella di non imporre le decisioni dall'alto ma di rendere le persone "artefici del proprio destino". Questo è possibile attraverso i Gruppi di azione locale (GAL) i quali vengono formati dagli enti del territorio in base alle condizioni del territorio stesso, per questa ragione non esistono GAL perfettamente uguali tra loro ma presenteranno sempre una storia e caratteristiche proprie in continua evoluzione per soddisfare il mutare delle necessità.

La formazione e gestione di un GAL, nonostante la flessibilità permessa dal regolamento dell'Unione Europea, presenta dei vincoli comuni a tutti. Tra questi vi è l'obbligo per i GAL di includere al proprio interno enti pubblici, privati e della società civile. Inoltre la composizione deve garantire equilibrio e rappresentatività ai vari settori sociali ed economici del territorio, vanno tenuti in considerazione anche gli interessi locali. Generalmente il GAL si presenta sotto forma di associazioni prive di scopo di lucro, ciò avviene nei limiti della legislazione del paese di appartenenza (European Network for Rural Development, online).

d. Una strategia integrata e multi settoriale

Uno dei nuovi obiettivi che Leader ha assunto durante il suo percorso è quello di promuovere uno sviluppo locale di tipo integrato e multi settoriale, infatti ha

²⁵ Il partenariato viene definito dal vocabolario Treccani come segue: " s. m. [dal fr. *partenariat*, der. di *partenaire* o *partner* (cfr. l'ingl. *partner*)]. – Nelle scienze sociali, azione comune, cooperazione tra organismi di diversi paesi per affrontare specifiche tematiche di interesse comune (in campo politico, economico, sociale, ecc.)...". Definizione riportata solo parzialmente, disponibile al link: <https://www.treccani.it/vocabolario/partenariato/?search=partenariato%2F> (in data 14/08/2024)

assunto rilievo il tema della cooperazione tra attori economici locali al fine di moltiplicare i potenziali effetti benefici dei programmi realizzati. In questo modo gli enti coinvolti possono individuare e lavorare sulle opportunità e sui bisogni specifici del territorio, è inoltre necessario che i programmi e gli obiettivi siano coerenti e collegati tra loro in una visione d'insieme. Bisogna notare come questo non si traduca automaticamente in un approccio omnicomprensivo che cerca di intervenire su ogni aspetto con lo stesso peso e le stesse risorse, al contrario è compito dei GAL cercare di proporre progetti in grado di creare il maggiore valore aggiunto e che contribuiscano a innescare i risultati desiderati (European Network for Rural Development, online).

e. Il collegamento in rete

La rete presenta una ampia gamma di vantaggi tra cui la capacità di condividere e far circolare informazioni, idee, conoscenze, innovazioni ed esperienze. Un aspetto cardine per il funzionamento di Leader è proprio la sua capacità di creare reti in grado di collegare sul piano non solo locale, ma anche nazionale e internazionale i territori, le persone e le azioni svolte in ambito rurale. Lo stesso GAL in scala minore rappresenta una rete che attraverso i propri associati promuove delle politiche capaci di creare sinergia e contatti tra gli attori locali presenti all'interno del sistema territoriale. La creazione dei CLLD ha ulteriormente incrementato la situazione ampliando la rete alle aree non rurali, in questo modo vengono estese sia le proprie potenzialità che il suo raggio d'azione (European Network for Rural Development, online).

f. L'innovazione

L'innovazione, proprio come la rete, rappresenta un'altro aspetto fondamentale per Leader. Bisogna ricordare come lo stesso programma Leader in origine sia stato esso stesso una innovazione rispetto alle politiche dell'epoca, oggi invece l'innovazione si manifesta attraverso i progetti sviluppati o alle attività promosse al fine di adottare soluzioni nuove ed innovative. L'Unione Europea nei suoi materiali disponibili online scrive che il compito dei GAL è quello di creare e proporre progetti in grado di: "... apportare nuovi elementi e soluzioni allo sviluppo dei rispettivi territori"²⁶(European Network for Rural Development, online). Viene riconosciuto inoltre come l'adottare nuove idee non significhi automaticamente ottenere il beneficio desiderato, per questa ragione ogni GAL ha il compito di analizzare e ponderare con attenzione le proprie decisioni tenendo conto dei vari aspetti pro e contro (European Network for Rural Development, online).

g. La cooperazione

²⁶ Testo originale al link https://ec.europa.eu/enrd/leader-clld/leader-toolkit/leaderclld-explained_it.html
(in data 15/08/2024)

All'importanza di creare una rete che metta in comunicazione gli attori locali delle aree rurali su un livello più ampio di carattere nazionale e/o internazionale si accompagna il tema della cooperazione. La cooperazione infatti permette a chi lavora assieme di ottenere un vantaggio comune che si manifesta andando oltre al solo sviluppo locale, questo incentiva sia l'innovazione che la circolazione delle conoscenze a beneficio sia degli enti coinvolti che della popolazione locale. Le aree rurali inserite all'interno dei programmi Leader possono condividere la loro esperienza con realtà simili scoprendo così nuovi approcci e possibili soluzioni a problematiche comuni, un aiuto a trovare gli interlocutori più adatti alle proprie necessità viene fornito dalle RRN (Reti rurali nazionali) e dalla RESR (Rete europea per lo sviluppo rurale) (European Network for Rural Development, online).

Tabella 10. Stati e GAL coinvolti nel programma Leader e successivi

Programma	Periodo	N° Stati in UE	N° GAL in UE	N° GAL in Italia	Privati	Pubblici	Totale	Media
Asse IV FEASR	2007-13	27	2.308	192 (14)	6.092 (198)	2.992 (247)	9.084 (427)	47 (31)
Leader+	2000-06	21	1.153	132 (8)	1.656	2.091	3.879	29
Leader II	1994-99	15	906	203 (12)	2.073	1.633	3.909	19
Leader	1989-93	12	217	29 (1)	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.

Fonti: Inea su dati ENRD e Regione Veneto al 31.12.2013. Dati veneti tra parentesi

Fonte: VeGAL (2015). *Itinerari, paesaggi e prodotti della terra. I risultati del piano di sviluppo locale.*

pagina 8

2. Il progetto europeo Inter Bike e successivi

Il progetto Inter Bike nasce all'interno del programma finanziato dall'Unione Europea "Italia - Slovenia 2007/13" con lo scopo di creare un itinerario ciclistico transfrontaliero che metta in collegamento la località storica di Ravenna con Kranjska Gora (Slovenia) tramite un percorso ciclistico completo e privo di interruzioni. Lo scopo del progetto è duplice andando a incentivare il tema della sostenibilità ambientale tramite la promozione di una mobilità *green*, destinata sia ai turisti che ai residenti, e dall'altro lato volta a migliorare la viabilità delle regioni coinvolte; a tale proposito il sito web di VeGAL riporta che: "L'obiettivo generale del progetto è quello di contribuire allo sviluppo della mobilità sostenibile sul territorio transfrontaliero per aumentarne l'attrattiva, stimolare la salvaguardia dell'ambiente e il collegamento territoriale tra i due Stati."²⁷ (VeGAL, online). L'iniziativa oltre a prevedere la progettazione del percorso vero e proprio con successiva realizzazione delle parti mancanti di tracciato comprende anche: la creazione di un sito internet dedicato, una campagna promozionale rivolta al pubblico per far conoscere il progetto, la compilazione di una

²⁷ La seguente citazione è disponibile al link <https://www.vegal.net/index.php?area=2&menu=81&page=223&CTLGIDC=1&CTLGIDP=282&lingua4> (in data 29/08/2024)

guida completa di carta geografica e disponibile in quattro lingue. Il costo totale del progetto è stato pari a euro 3.514.000,00 ed è stato realizzato in quattro anni in un periodo compreso tra marzo 2011 e marzo 2015(VeGAL, online).

Il progetto Inter Bike alla sua conclusione è stato seguito da una seconda fase denominata Inter Bike II e finanziata attraverso il programma "Interreg ITA-SLO 2014-2020" con lo scopo di incentivare maggiormente l'uso della bicicletta all'interno della quotidianità e/o in ambito turistico, questo al fine di promuovere una mobilità più sostenibile e meno dipendente dall'uso di combustibili fossili. I lavori previsti nel piano di Inter Bike II hanno richiesto una durata superiore ai tre anni, da settembre 2017 a dicembre 2020, per un costo totale di euro 1.054.517,70; gli enti coinvolti nel progetto sono 5: VeGAL Veneto Orientale, l'Agenzia di sviluppo ROD Ajdovščina, il comune di Tržič, il Centro regionale di sviluppo Capodistria e il comune di Capodistria. Un aspetto importante in questa seconda fase di lavoro per raggiungere tale obiettivo è stata la realizzazione di una vasta gamma di materiale informativo e promozionale sia cartaceo che elettronico, un esempio è la creazione del sito web "www.bike-alpeadria.eu" dove sono disponibili tutte le informazioni sugli itinerari e i punti d'interesse presenti lungo i percorsi; un secondo esempio invece è la realizzazione della cartina cicloturistica relativa al percorso GiraLemene di cui sarà trattato in seguito. A questo si aggiunge l'installazione di materiale informativo e di supporto lungo i percorsi stessi come segnaletica, colonnine di ricarica, pannelli informativi e briccole per la navigazione notturna (Italia-Slovenija, online; VeGAL, online).

2.1 Il programma Interreg VI-A Italia-Slovenija e Inter Bike III

In data 3 agosto 2022 la Commissione Europea approva una nuova fase del programma Interreg Italia-Slovenija giunto a scadenza il settennio 2014-2020, questa nuova programmazione assume il nome di "Programma Interreg VI-A Italia-Slovenia" ed andrà a lavorare in un lasso di tempo compreso tra il 2021 e il 2027. L'area geografica interessata, come nel caso della programmazione Interreg 2014-2020, coinvolge le regioni italiane di Veneto (nello specifico l'area della città metropolitana di Venezia) e Friuli Venezia Giulia (nello specifico le vecchie province di Gorizia, Trieste, Pordenone e Udine) e le regioni slovene di Vzhodna Slovenija e Zahodna Slovenija. Il territorio coinvolto presenta una ricchezza di paesaggi davvero eterogenei che includono zone lagunari, costiere, montane oltre a aree urbane ed extra urbane o rurali interessando una popolazione di circa 3 milioni di persone. Questa nuova fase del programma Interreg si sviluppa attorno al conseguimento di quattro obiettivi strategici principali per un'Europa più sociale, verde, intelligente e dalla *governance* migliore. (Interreg Italia-Slovenija, 2024; Italia-Slovenija, online).

Il riscontro positivo e i risultati ottenuti attraverso i progetti Inter Bike e Inter Bike II hanno spinto l'Unione Europea, attraverso il programma "Interreg VI-A ITA-SLO 2021/2027" a finanziare una terza fase del progetto con il nome di Inter Bike III. Il

costo stimato per la realizzazione di questa terza fase ammonta a un totale di euro 749.579,19, il tempo necessario al completamento dei lavori invece è calcolato in due anni da ottobre 2023 a settembre 2025. A oggi il sito web Italia-Slovenija dedicato al programma *Interreg* riporta che i lavori eseguiti sono pari al 5% sul totale. Il progetto coinvolge 6 enti partner che sono: VeGAL Veneto Orientale, la società Caorle.it, il GAL di Torre Natisone, l'Agenzia di sviluppo ROD Ajdovščina, il Centro regionale di sviluppo Capodistria e il comune di Bisterza (Slovenia); a questi si aggiungono due partner associati che sono il comune di Isola e la "Direzione centrale infrastrutture e territorio" della regione Friuli Venezia Giulia (Italia-Slovenija, online; VeGAL, online).

Gli obiettivi di Inter Bike III, in maniera analoga a quanto già accaduto per Inter Bike II, sono legati allo sviluppo delle infrastrutture, dei servizi e dell'offerta ciclistica in generale puntando a rendere l'area transfrontaliera una rinomata meta cicloturistica. Con riferimento all'area del Veneto Orientale il progetto si sofferma sulla necessità di migliorare il collegamento tra le località costiere e l'entroterra al fine di incentivare anche la visita delle zone interne, in particolare presso il comune di Concordia Sagittaria (località Cavanella) sarà costruito un pontile lungo la riva del fiume Lemene per permettere l'introduzione di un servizio bici e barca. Questo servizio sarà accompagnato dall'installazione nei pressi del pontile di un nuovo punto dedicato al noleggio bici tradizionali ed elettriche, in questo modo sarà possibile noleggiare direttamente sul posto il proprio mezzo a due ruote e salire sulla barca per poi proseguire in bici una volta sbarcati o viceversa si può noleggiare il mezzo una volta giunti a Concordia Sagittaria con la barca. Oltre a questa linea ne sarà attivata una seconda per il trasporto di persone e biciclette all'interno della laguna di Caorle, per tale scopo è stato deciso l'acquisto da parte della società Caorle.it s.r.l. di una nuova imbarcazione. In questa prima fase il servizio sarà erogato gratuitamente, l'intenzione è quella di sviluppare un modello che possa auto sostenersi finanziariamente al termine del progetto Inter Bike III (Interreg Italia-Slovenija, 2024; Italia-Slovenija, online; VeGAL, online). Con riferimento al progetto in oggetto un articolo pubblicato sul sito internet www.ita-slo.eu nel maggio 2024 scrive:

Dal punto di vista della sostenibilità nell'Alto Adriatico, l'intervento contribuisce a potenziare la rete ciclabile transfrontaliera rendendola più green e migliorando la qualità ed ampliando la varietà dell'offerta turistica, soprattutto in chiave slow. L'intermodalità barca e bicicletta contribuisce, infatti, ad attrarre nuove tipologie di turisti, a destagionalizzare i flussi favorendo la scoperta e la valorizzazione dei territori anche da parte di un'utenza della terza età, famiglie con bambini piccoli o comunque meno allenata. (Italia-Slovenija, online)²⁸

²⁸ La seguente citazione è disponibile al link <https://www.ita-slo.eu/it/notizie-ed-eventi/notizie/un-pontile-lo-sviluppo-del-turismo-barcabici-lungo-il-giramene> (in data 30/08/2024)

3. VeGAL

La regione Veneto durante l'emanazione del programma Leader nel 1989 contava un solo GAL all'interno del proprio territorio, la situazione è mutata nel tempo portando al 2013 i Gruppi di Azione Locale veneti a 14. Oltre al GAL del Veneto Orientale denominato VeGAL sono presenti i GAL di: Alto Bellunese, Prealpi Dolomiti, Alta Marca Trevigiana, Terre di Marca, Montagna Vicentina, Baldo Lessinia, Pianura Veronese, Terra Berica, Patavino, Bassa Padovana, Antico Dogado, Polesine Adige, Polesine Delta Po. La sede legale di VeGAL è situata presso la municipalità del comune di Portogruaro, la sede operativa invece è collocata presso via Cimetta, 1 di Portogruaro (VE) all'interno di una palazzina liberty fornita di uffici, sala convegni e sale riunioni.

L'ente viene creato nel 1995 con il nome di GAL (Gruppo di Azione Locale) allo scopo di gestire il progetto della Commissione Europea "Programma Leader II" finalizzato all'attuazione di politiche virtuose per lo sviluppo delle zone rurali, successivamente nell'anno 2000 il suo statuto viene modificato rendendo GAL una "Agenzia di Sviluppo" dotata di personalità giuridica. La missione dell'Agenzia è quella di gestire il dialogo tra gli attori locali oltre ad occuparsi di: lo sviluppo degli scenari locali; la pianificazione e progettazione finalizzata alla sostenibilità economica; l'analisi del territorio individuandone i punti di forza, debolezza e i bisogni. VeGAL dalla sua costituzione ha operato nell'ambito del programma Leader II (1994-1999) e successivi come Leader + (2000-2006) e Asse IV FEASR (2007-2013), inoltre svolge funzione di assistenza tecnica e segretariato tra cui la compilazione nel 2013 del "Piano di sviluppo del Veneto Orientale" trattante temi quali: lo sviluppo di itinerari, l'agenda digitale, l'erosione costiera, la navigabilità e la difesa idrogeologica. (VeGAL, 2015; VeGAL, online).

Gli enti che compongono VeGAL, 43 enti nel 2015 saliti oggi a 47, possono essere suddivisi nelle seguenti categorie: amministrazioni comunali, enti privati, enti pubblici e società a capitale misto pubblico/privato, enti legati alla cultura, ricerca, formazione e società civile. La tabella seguente mostra nel dettaglio gli enti associati a VeGAL suddivisi in base alla tipologia di appartenenza (VeGAL, 2015; VeGAL, online).

Tabella 11. Enti che compongono VeGAL

Amministrazioni comunali	
	Comune di Annone Veneto
	Comune di Caorle
	Comune di Cavallino Treponti
	Comune di Ceggia
	Comune di Cinto Caomaggiore
	Comune di Concordia Sagittaria
	Comune di Eraclea
	Comune di Fossalta di Piave
	Comune di Fossalta di Portogruaro
	Comune di Gruaro
	Comune di Jesolo
	Comune di Meolo

	Comune di Musile di Piave
	Comune di Noventa di Piave
	Comune di Portogruaro
	Comune di Pramaggiore
	Quarto d'Altino
	Comune di San Michele al Tagliamento
	Comune di San Donà di Piave
	Comune di San Stino di Livenza
	Comune di Teglieto veneto
	Comune di Torre di Mosto
Enti privati	AGRI Venezia
	ANCE Venezia
	Banca Pordenonese e Monsile
	Banca Prealpi San Biagio
	CIA di Venezia
	CNA di Venezia
	Coldiretti di Venezia
	Confagricoltura Venezia
	Confcommercio di Venezia
	Consorzio insieme
	Fondazione Think Tank Nord Est
Enti pubblici e società a capitale misto pubblico/privato	A.T.V.O. Spa
	A.S.V.O. SpA
	Camera di Commercio Venezia Rovigo
	Consorzio di Bonifica Veneto orientale
	Jesolo Patrimonio Srl
	Portogruaro Interporto SpA
	Università di Padova Facoltà di Agraria
	Polo Innovazione Strategica Srl
Cultura, ricerca, formazione e società civile	Associazione LegaAmbiente Volontariato Veneto
	Associazione Strada Vini DOC Lison Pramaggiore di Venezia
	CIPAT - Centro Istruzione Professionale e Assistenza Tecnica della CIA
	Consorzio Venezia Nativa
	Fondazione Musicale Santa Cecilia
	Fondazione Portogruaro Campus

Fonte: Tabella realizzata dall'autore con informazioni fornite da VeGAL,
<https://www.vegal.net/index.php?area=4&menu=5&page=125> (in data 10/08/2024)

3.1 GiraLivenza

L'itinerario GiraLivenza nasce nell'ambito del programma europeo Leader + (2000-2006) ed è stato realizzato da VeGAL con l'obiettivo di creare un percorso cicloturistico che avesse come punto di riferimento il fiume Livenza, i comuni coinvolti nel progetto in origine sono quelli di Caorle e di Torre di Mosto. I lavori per la realizzazione dell'intervento hanno richiesto due anni (aprile 2006 - marzo 2008) e hanno avuto un costo totale di euro 282.373,28 coperti in parte con il contributo europeo di euro 184.085,69 mentre i restanti a valere sulla regione Veneto. Il progetto, ribattezzato dagli autori "*Greenway* sul fiume Livenza", si pone con l'intenzione di creare una serie di itinerari all'interno dei comuni interessati, di curare la loro promozione tra il pubblico oltre alla riqualificazione e completamento degli approdi sul territorio comunale di Torre di Mosto di "Riva Granda" nel centro storico e quello situato presso la frazione di Boccafossa. Aspetti cardine di GiraLivenza sono inoltre la valorizzazione delle aree interne rispetto a quelle costiere andando a creare una offerta che possa essere affiancata a quella balneare tradizionale, la creazione di una rete ciclabile più ampia sia sul piano regionale che nazionale collegata ad altri progetti simili come GiraTagliamento, GiraLemene o GiraLagune, una maggiore cooperazione tra gli attori economici locali appartenenti a categorie diverse tra cui il turismo e l'agricoltura. Tra i lavori che concretamente sono stati realizzati dal 2006 al 2008 si trovano: installazione di materiale informativo e cartellonistica lungo il percorso; costruzione di un nuovo pontile presso la località di Ca' Cottoni; installazione presso Torre di Mosto (nell'area del ponte della Provincia), Caorle e San Giorgio di Livenza di tre aree appositamente attrezzate per la sosta; realizzazione di itinerari ciclopedonali per un totale di 25 km (GiraLivenza, online; VeGAL, online)

Quella appena descritta è la prima fase del progetto che nel periodo successivo viene esteso anche alle provincie di Treviso e Pordenone andando così a coinvolgere anche i GAL di Treviso "Terre di Marca" e Pordenone "Montagna Leader". Le tre provincie in data 28 dicembre 2008 firmano un protocollo d'intesa per la realizzazione di nuovi percorsi (principalmente uno ciclabile e uno navigabile) integrati tra loro lungo il corso del fiume al fine di promuovere lo sviluppo territoriale, turistico, culturale e sportivo. In seguito alla firma del protocollo d'intesa comincia una fase "esplorativa" gestita da VeGAL per compilare la programmazione, lo studio del territorio e la raccolta ed elaborazione dei dati; a questa fase segue l'approvazione del "Programma esecutivo" avvenuta il 17 gennaio 2011 a sancire l'avvio del progetto. (VeGal, 2011).

Al fine di creare un servizio meglio fruibile da parte di turisti e cittadini è stata introdotta l'applicazione per dispositivi elettronici "GiraLivenza". Tramite l'App è possibile visionare i principali punti di interesse (ad esempio attività di ristorazione, di pernottamento, assistenza e noleggio biciclette, colonnine per la ricarica elettrica) all'interno dei territori comunali di Caorle, Torre di Mosto, Ceggia, Pramaggiore, San

Stino di Livenza e Annone Veneto. A oggi²⁹ l'applicazione risulta presente sia sulla piattaforma GooglePlay che App Store, l'ultimo aggiornamento indicato risale al 23 ottobre 2022 ma nonostante questo su GooglePlay il prodotto è ritenuto troppo "vecchio" per essere scaricato su sistema operativo Android versione 14.

3.2 GiraLagune

GiraLagune è un progetto portato avanti da VeGAL nell'ambito del PSL "Itinerari, Paesaggi e Prodotti della Terra" (Asse IV FEASR, periodo 2007-2013) con l'intenzione di creare una serie di itinerari ciclopedonali collegati tra loro e formanti una rete grazie ai percorsi navigabili ed equestri. L'iniziativa si sviluppa su un territorio caratterizzato da una forte valenza naturalistica quanto storica e culturale, l'unicità di queste aree viene testimoniata dal riconoscimento a Patrimonio dell'Umanità Unesco di "Venezia e la sua laguna"³⁰. Infatti il progetto coinvolge i comuni appartenenti al bene UNESCO di Cavallino-Treporti e Jesolo oltre a quelli di Eraclea, Caorle e San Michele al Tagliamento con una lunghezza complessiva dell'itinerario di 107 km da Bibione a Punta Sabbioni e con un intervento economico totale pari a euro 623.000,00 di cui euro 608.254,42 derivanti da contributo (Comune di Venezia, online; UNESCO, online; VeGAL, 2015; VeGAL, online). In concreto i fondi stanziati sono stati utilizzati per la manutenzione di capezzagne³¹ e strade vicinali, tratti minori di strade asfaltate e per il posizionamento di passerelle e arredi urbani (a titolo di esempio: panchine, segnaletica informativa su supporto ligneo, protezione in plexiglass alla segnaletica). L'obiettivo del progetto è stato quello di creare valore per il territorio compreso tra la foce del fiume Tagliamento e la laguna di Venezia, per questo in un unico percorso vengono collegate tra loro la laguna di Venezia, la laguna del Mort e la laguna di Caorle oltre ad aree dal notevole valore ambientale e naturalistico tra cui Vallevicchia, la foce del Tagliamento e la pineta di Eraclea (VeGAL, 2015; GiraGiraLagune, online; VeGAL, online).

Alla pagina internet "GiraGiraLagune" dedicata al progetto vengono presentati gli otto itinerari che compongono il giro, per ognuno viene fornita la mappa interattiva e dettagliata del percorso. I dati tecnici forniti dal sito per i vari itinerari invece non risultano molto esaurienti, inoltre non vengono descritti né i punti di interesse presenti lungo il percorso né i borghi storici. Gli itinerari sono così suddivisi:

a. **Itinerario 01.** Da Punta Faro Sabbioni a Cavallino

²⁹ In data 15/08/2024

³⁰ "Venezia e la sua Laguna" viene iscritto come bene UNESCO nel 1987 secondo i criteri i, ii, iii, iv, v e vi. Al suo interno comprende i territori del comune di Venezia insieme a quelli dei comuni di Cavallino - Treporti, Chioggia, Codevigo, Jesolo, Mira, Musile di Piave, Quarto d'Altino e Campagna Lupia (Comune di Venezia, online; UNESCO, online).

³¹ La capezzagna viene descritta da Treccani come segue: " s. f. [lat. **capitanea*, der. di *capitium* «estremità»]. – Ciascuna delle due strisce di terreno (anche *capitagna*, *cavedagna*) sulle testate opposte di un campo rettangolare, su cui l'aratro, giunto al termine di un solco, inverte la marcia per tracciare il solco successivo. "

Tratto da: <https://www.treccani.it/vocabolario/capezzagna/?search=capezzagna%2F> (in data 12/08/2024)

Questo percorso parte dal faro di Punta Sabbioni per arrivare a Cavallino, presenta una lunghezza di 16 km articolati su piste asfaltate ed ha un basso livello di difficoltà. Punto di partenza del percorso è il faro di Punta Sabbioni, da qui si segue la strada che porta in terra ferma per imboccare Lungomare Dante Alighieri trovando sulla destra l'area dei campeggi e sulla sinistra la laguna. Si prosegue su questo percorso andando a costeggiare il Canale di Treporti e successivamente oltrepassare il Forte Batteria Treporti, a questo punto si prosegue sulla destra andando a costeggiare il Canale Pordello. Giunti alla rotonda in corrispondenza del ponte su Canale Pordello si imbecca la prima uscita per raggiungere la località di Ca' Savio, al termine del breve rettilineo si giunge a una seconda rotatoria dove si imbecca la terza uscita. In questo modo ci si trova su via Fausta in corrispondenza della SP 42, da qui si prosegue sempre dritti attraversando le località di Ca' Vio e Ca' Pasquali fino a giungere a Ca' Ballarin. Arrivati in località Ca' Ballarin si svolta a sinistra per imboccare via della Fonte e si procede fino alla rotatoria, si imbecca la prima uscita e si procede sulla destra andando a costeggiare canale Pordello. Seguendo il percorso ci si immette in via Pordelio, questa termina a Cavallino punto di arrivo dell'itinerario (GiraGiraLagune, online).

b. Itinerario 02. Da Cavallino a Jesolo

Questo percorso inizia da Cavallino per giungere a Jesolo, presenta una lunghezza di 11 km articolati su strade asfaltate ed ha un livello di difficoltà basso. Punto di partenza del percorso è la fine dell'itinerario precedente in corrispondenza del termine di via Pordelio, da qui si imbecca la pista ciclabile sulla sinistra che porta a via del Casson. Si procede su via del Casson seguendo il percorso che costeggia prima canale Pordello e poi canale Casson fino ad arrivare al fiume Sile, qui si attraversa canale Casson per proseguire su via Cristo Re che costeggia il Sile. Seguendo via Cristo Re si raggiunge la località di Jesolo, ci si immette prima su via Parco Rimembranza e successivamente su via Sant'Antonio seguendo il corso del fiume Sile. Giunti al "Monumento a tutti i caduti nelle missioni di pace nel Mondo" si conclude il secondo itinerario (GiraGiraLagune, online).

c. Itinerario 03. Da Jesolo a Eraclea Mare

Il terzo tratto del percorso collega Jesolo a Eraclea Mare con una lunghezza di 14 km composti da strada asfaltata, la difficoltà di esecuzione è bassa. Il punto di partenza si trova presso il "Monumento a tutti i caduti nelle missioni di pace nel Mondo" dove è terminato il precedente itinerario, da qui si continua su via Sant'Antonio fino a raggiungere il ponte sul fiume Sile. Attraversato il ponte si tiene la destra e si costeggia il fiume fino a raggiungere via Roma Destra, imboccata quest'ultima si procede fino a girare sulla destra in via Cavetta Marina. Imboccata via Cavetta Marina si procede seguendo il lungo rettilineo che costeggia il corso d'acqua Cavetta fino a raggiungere la località di Cortellazzo. Attraversato il ponte sul Cavetta si procede lungo via Massaua fino a raggiungere ed attraversare il ponte sul fiume Piave, in questo modo ci si trova in via Revedoli coincidente con la SP 53.

Si procede sulla SP 53 costeggiando il canale Revedoli fino a raggiungere il ponte sulla destra, attraversato quest'ultimo si tiene la destra su via lungo il Revedoli per poi svoltare a sinistra in direzione di via Pioppi. Giunti così in località di Eraclea Mare si imbecca viale dei Fiori, giunti alla rotatoria termina questo itinerario (GiraGiraLagune, online).

d. **Itinerario 04.** Da Eraclea Mare a Caorle

L'itinerario che collega Eraclea Mare a Caorle è uno dei percorsi classici per i turisti in visita alla località balneare di Caorle insieme all'itinerario diretto ai Casoni e all'Oasi di Vallevicchia, il percorso descritto di seguito viene proposto anche dal materiale informativo del comune di Caorle e verrà ripreso al capitolo successivo. La pista ciclabile è interamente asfaltata e prevede un basso livello di difficoltà, la lunghezza dichiarata è di 11 km. L'itinerario inizia dalla rotatoria di viale dei Fiori dove si è concluso l'itinerario precedente e prosegue in direzione della località di Duna Verde, alla rotatoria si prende la prima uscita per poi svoltare subito a sinistra in modo da restare su viale dei Fiori. Si prosegue fino alla rotatoria dove si prende la seconda uscita per via Selva Rosata, proseguendo si costeggia sulla destra il campeggio San Francesco fino ad arrivare in località Duna Verde dove all'altezza di via Umago si imbecca la pista ciclabile. Proseguendo sulla pista ciclabile si costeggia viale Altanea e sulla destra il campeggio Pra' delle Torri, proseguendo si arriva in località Porto Santa Margherita. Il percorso permette di proseguire senza deviazioni, si attraversa il ponte sul fiume Livenza costeggiando così viale Panama fino all'incrocio dove ci si immette in via Sansonessa. Si procede su via Sansonessa fino a raggiungere la rotatoria che incrocia via Strada Nuova, si imbecca la prima uscita e si termina l'itinerario al ponte sul canale Saetta. In questo punto il percorso incontra l'itinerario GiraLivenza (GiraGiraLagune, online).

e. **Itinerario 05.** Da Caorle a Bosco delle Lame

Il percorso da Caorle al Bosco delle Lame inizia in corrispondenza del ponte sul canale Saetta dove si è interrotto l'itinerario precedente, la prima parte del percorso è comune a quella che sarà descritta al capitolo successivo in relazione all'itinerario diretto in località Brussa e Oasi di Vallevicchia. La difficoltà indicata è bassa e si articola su 12 km di percorso asfaltato. Attraversato il ponte si tiene la sinistra su strada Palangon, si procede costeggiando il canale Saetta fino a raggiungere il servizio di navigazione che nel periodo estivo permette l'attraversata. Giunti sulla sponda opposta si imbecca strada San Gaetano che costeggia il fiume Lemene, si procede fino al ponte che non si attraversa ma si prosegue dritti sulla sponda destra. Proseguendo si arriva a un secondo ponte, qui non si attraversa il ponte a sinistra ma invece si tiene la destra imboccando strada Durisi. Si procede su strada Durisi fino alla località di Maranghetto, qui attraversato il ponte di via Trieste si svolta alla prima via in destra in modo da costeggiare il canale Maranghetto. Successivamente si imbecca la prima via sulla sinistra dopo via

Marango, procedendo si arriva al Bosco delle Lame punto finale dell'itinerario (GiraGiraLagune, online).

f. **Itinerario 06.** Da Bosco delle Lame all'Oasi di Vallevecchia

Questo itinerario si snoda su 14 km di percorso asfaltato dal Bosco delle Lame all'Oasi di Vallevecchia, ha un livello di difficoltà basso. Arrivati al Bosco delle Lame con l'itinerario precedente si prosegue lungo la via fino ad arrivare in via Trieste, qui si svolta a destra e subito dopo aver attraversato il ponte si torna a girare sulla destra. Si procede su via Canalon fino al termine della strada dove si tiene la sinistra, si prosegue fino all'incrocio con via Villaviera dove si svolta a destra e si prosegue mantenendo prima la destra e successivamente in sinistra. Arrivati in località Castello di Brussa si imbecca verso destra strada Brussa SP 70, seguendo il corso di strada Brussa si arriva direttamente all'Oasi di Vallevecchia (GiraGiraLagune, online).

g. **Itinerario 07.** Dall'Oasi di Vallevecchia a Lugugnana

Scesi con l'itinerario precedente all'Oasi di Vallevecchia il tratto successivo prevede di risalire per raggiungere Lugugnana, la distanza su asfalto indicata è di 10 km con difficoltà di esecuzione bassa. Arrivati al termine di strada Brussa il percorso prevede di imboccare una ciclovìa verso sinistra in direzione della laguna di Baseleghe, seguendo la strada (sono possibili più soluzioni) si torna su strada Brussa SP 70 dove si svolta a destra per tornare in località Castello di Brussa. Si procede su via Brussa fino all'incrocio con via Marina dove si svolta a destra e si prosegue sempre dritti anche quando la strada assume il nome di via Chiesa, dopo aver attraversato il ponte sul corso d'acqua Roggia Lugugnana si arriva alla rotatoria di Lugugnana che funge da punto di arrivo per l'itinerario (GiraGiraLagune, online).

h. **Itinerario 08.** Da Lugugnana a Bibione

L'ultima parte dell'itinerario GiraLagune va da Lugugnana a Bibione e prevede una distanza su asfalto di 17 km con difficoltà bassa. Arrivati con l'itinerario precedente alla rotatoria di Lugugnana si prende la prima uscita su via Fausta SP 42 e si procede dritti, dopo aver attraversato il ponte si svolta in destra su via Musilli. Proseguendo si tiene la destra su via Pradis e si procede fino all'intersezione con via Pradis Consorziale dove si svolta a destra e si procede mantenendo la destra, al primo incrocio si svolta a sinistra in via Prati Nuovi. Attraversato il ponte sul canale Cavrato si segue la strada fino a svoltare a sinistra da via Terzo Bacino su via Valpelina, giunti all'incrocio con via dei Braccianti si svolta a sinistra e si procede lungo la strada. Al termine della strada si giunge su via Pineda e si incrociano i percorsi di GiraTagliamento, svoltando a destra si prosegue sull'itinerario che costeggia il fiume Tagliamento. Quest'ultimo conduce a Bibione presso la spiaggia sulla foce del fiume Tagliamento, punto finale del percorso GiraLagune (GiraGiraLagune, online).

3.3 GiraLemene

L'itinerario GiraLemene ha lo scopo di valorizzare il patrimonio storico e naturalistico lungo il corso del fiume Lemene, è stato realizzato da VeGAL all'interno del PSL "Itinerari, Paesaggi e Prodotti della Terra" nell'ambito del programma Asse IV FEASR (2007-2013) insieme ai progetti GiraLagune e GiraTagliamento. L'itinerario è stato creato attraverso la costruzione e soprattutto la riqualificazione di un percorso ciclopedonale che collega in una unica soluzione i quattro comuni di Caorle, Concordia Sagittaria, Portogruaro e Gruaro. Il progetto collega il porto di Falconera (comune di Caorle, al termine della spiaggia di Levante) ai Mulini di Stalis (comune di Gruaro), la sua lunghezza è di 38 km ed è stato realizzato grazie allo stanziamento di un contributo pari a euro 560.000,00. Oltre ai fondi stanziati nel marzo 2013 per la realizzazione del progetto nel dicembre dello stesso anno è stata concessa ulteriore liquidità pari a euro 96.800,00, questi sono stati destinati alla realizzazione della cartellonistica informativa e della segnaletica posizionata sia lungo il percorso che nei centri abitati che questo attraversa (Vegal, 2015; VeGAL, online).

4. Enti legati al ciclismo in Europa e in Italia

Il cicloturismo e più in generale l'uso della bicicletta in contesti urbani come extra-urbani e a livello professionistico come amatoriale coinvolge ogni giorno miliardi di persone a livello globale, per questa ragione sono nate moltissime società, organizzazioni e gruppi legati al mondo delle due ruote che lavorano attivamente per la creazione e lo sviluppo di infrastrutture e politiche a favore del ciclismo e dei ciclisti stessi. In questa sede si è deciso di presentare tre organizzazioni diverse tra loro, ma tutte importanti all'interno del panorama ciclistico nazionale ed europeo. Nell'ordine saranno introdotte: l'European Cyclists' Federation (ECF), la Federazione Italiana Ambiente e Bicicletta (FIAB), la Federazione Ciclistica Italiana (FCI).

4.1 ECF European Cyclists' Federation

La ECF (European Cyclists' Federation, Federazione europea ciclisti) è una organizzazione nata dall'unione di dodici associazioni legate all'uso della bicicletta, dalla sua fondazione nel 1983 è cresciuta fino a contare oggi la partecipazione di 72 enti membri in rappresentanza di 43 Nazioni e oltre 500.000 tesserati. Il 2023 ha visto l'ingresso di tre nuovi membri, prima durante l'Assemblea Generale Annuale di ECF tenutasi dal 31 marzo al 1 aprile sono stati presentati *Let's bike it!* e *L'Heureux Cyclage*; invece a giugno è stato annunciato l'ingresso di BYCS, quest'ultima è una organizzazione non governativa con sede presso la città di Amsterdam ma operante con i suoi progetti su tutti e cinque i continenti. L'*European Cyclists' Federation*, indipendente e senza scopo di lucro, ha la propria sede principale presso la capitale belga di Bruxelles da dove opera a livello europeo con l'obiettivo di sviluppare e

migliorare i vari ambiti legati al ciclismo (Di Marcello, 2015; Warren, Fleming, 2024; BYCS, online; EuroVelo, online), come scrive EuroVelo inoltre:

"Per raggiungere questi obiettivi, l'ECF cerca di cambiare gli atteggiamenti, le politiche e gli investimenti a livello europeo. L'ECF stimola e organizza lo scambio di informazioni ed esperienze sul ciclismo nell'ambito delle politiche e delle strategie di trasporto, nonché sul lavoro dei movimenti ciclistici."³² (EuroVelo, online)

Le iniziative e i programmi portati avanti dall'organizzazione hanno come scopo la creazione di una rete non soltanto fisica (ad esempio una rete composta da più piste ciclabili), ma soprattutto relazionale e capace di creare valore dall'unione di più realtà diverse fra loro. Per questo motivo ECF si impegna nell'organizzare occasioni di incontro tramite conferenze e *summit*, tra questi troviamo la conferenza "EuroVelo e il cicloturismo" e il "Velocity *summit*"; inoltre è attivo nel fornire ai propri membri strumenti per la formazione e l'aggiornamento. Un'ulteriore azione di ECF a favore della sicurezza e dello sviluppo delle infrastrutture ciclopedonali è avvenuto nel 2022 attraverso la fondazione di PATH (Partnership for Active Travel and Health), nata dall'unione di più organizzazioni i temi al centro di questo progetto sono i cambiamenti climatici, la qualità della vita e la lotta alle disuguaglianze. Al fine di sensibilizzare le istituzioni su queste tematiche e favorire lo stanziamento di fondi l'*European Cyclists' Federation* ha partecipato alla COP28 (Conferenza delle Nazioni Unite sui cambiamenti climatici) tenutasi a Dubai nel 2023, la convinzione di PATH è che lo spostarsi a piedi e in bici rappresentino un fattore chiave nel raggiungere tali obiettivi (Warren, Fleming, 2024; ECF, online; EuroVelo, online).

La conferenza "EuroVelo e il cicloturismo" nell'anno 2023 si è svolta dall'11 al 13 ottobre presso la città costiera di Smirne in Turchia, all'evento hanno partecipato all'incirca 270 ospiti che lavorano negli ambiti della cultura e del turismo oltre che del ciclismo. La cerimonia di apertura ha avuto come ospite il ministro turco alla cultura e al turismo Mehmet Nuri Ersoy, il programma dell'evento ha inoltre riunito 50 *speaker* provenienti da 17 Nazioni per offrire una discussione e un confronto a partire dal tema "Ciclismo: una nuova prospettiva sull'eredità". Significativa è stata inoltre la possibilità di percorrere parte dell'itinerario EuroVelo 8 (Strada mediterranea) che attraversa proprio la città di Smirne dando così la possibilità agli ospiti di "toccare con mano" il lavoro svolto da ECF. Nel 2024 l'evento avrà luogo presso la città di Viborg (Danimarca) dal 23 al 25 settembre, anche in questo caso la città ospitante dell'evento viene attraversata da un itinerario Eurovelo che nel caso di Viborg è il numero 3 "Strada dei pellegrini". EuroVelo attraverso il suo sito web spiega che quest'anno sarà messo in primo piano il tema del rapporto tra i cicloturisti e le comunità ospitanti, infatti si ritiene che non solo l'incontro con la popolazione locale possa arricchire l'esperienza di viaggio del ciclista, ma allo stesso tempo il contatto con i cicloturisti possa aiutare a sviluppare nei residenti una maggiore sensibilizzazione ambientale (Warren, Fleming, 2024; ECF, online; EuroVelo, online).

³² La seguente citazione è disponibile al link: <https://en.eurovelo.com/ecf> (in data 18/08/2024)

Velocity rappresenta uno degli eventi principali tra quelli proposti dall'ECF, per descrivere questa manifestazione lo stesso organizzatore scrive: "Velo-city è dove sostenitori, città, coloro che assumono decisioni politiche, ricercatori e responsabili delle industrie si incontrano per delineare il futuro del ciclismo e dello sviluppo urbano sostenibile."³³(Velo-city, online). Tenutosi per la prima volta nel 1980 presso la città di Brema questo evento ha coinvolto nel tempo più di 60 nazioni e 400 oratori che hanno esposto in oltre 80 *meeting*, le città ospitanti dell'evento in passato sono dislocate su tre continenti diversi (America, Asia, Europa) e includono Vienna, Copenhagen, Bruxelles, Lisbona, Vancouver, Siviglia, Rio de Janeiro, Adelaide e Taipei. Nel 2023 l'evento è stato ospitato nella città di Lipsia dal 9 al 12 maggio, i visitatori hanno superato il numero di 1.500 persone a cui si aggiungono oltre 430 oratori e 90 espositori. Nel 2024 il summit è stato ospitato dalla città di Gand (Belgio) nei giorni dal 18 al 21 giugno con il tema "Connettere attraverso il ciclismo", l'anno seguente Velocity si terrà dal 10 al 13 giugno 2025 presso Danzica in Polonia (Warren, Fleming, 2024; Velo-city, online).

4.2 FIAB Federazione Italiana Ambiente e Bicicletta

FIAB (Federazione Italiana Ambiente e Bicicletta) per presentarsi alla *home page* del proprio sito web scrive: "... un'organizzazione ambientalista che promuove l'uso quotidiano della bicicletta e il cicloturismo per proteggere l'ambiente e contrastare la crisi climatica."³⁴ (FIAB, online).

La sua nascita risale a Napoli nell'anno 1989 quando viene costituita ufficialmente alla presenza del notaio, i primi incontri però si svolgono già nel 1982 a Bologna in occasione del "Coordinamento Nazionale Amici della Bicicletta" a cui partecipano tre organizzazioni (Amici della Bicicletta di Mestre, Amici della Bicicletta di Verona e Bici e Dintorni di Torino) mentre l'anno successivo il numero dei gruppi partecipanti sale a sei. L'organizzazione è stata in grado di crescere nel tempo fino a raggiungere oggi le 164 sedi dislocate su tutto il territorio nazionale e i 18.876 soci; inoltre a partire dal 15 novembre 2011 FIAB è stata riconosciuta come coordinatore per l'Italia dell'ECF, questo ruolo la rende responsabile della coordinazione, comunicazione e sviluppo sulla rete EuroVelo presente sul territorio Nazionale. La sua sede principale si trova oggi a Milano (Di Marcello, 2015; ECF, online; FIAB, online).

Nell'ambito del cicloturismo l'organizzazione si mostra molto attiva per il suo sviluppo e la sua promozione in quanto lo ritiene una modalità di vacanza ecosostenibile e vantaggiosa per i territori oltre che per incentivare l'attività fisica, la creazione di percorsi cicloturistici contribuisce alla riqualificazione di aree "minori" a vantaggio sia dei visitatori che dei residenti proprio come è accaduto nel caso dei programmi realizzati da VeGAL nel Veneto Orientale (a titolo di esempio GiraLivenza e

³³ La seguente citazione è disponibile al link: <https://www.velo-city-conference.com/> (in data 19/08/2024)

³⁴ La seguente citazione è disponibile al link: <https://fiabitalia.it/> (in data 20/08/2024)

GiraLagune). Proprio per supportare la diffusione delle informazioni sul cicloturismo FIAB ha creato il portale web dedicato "bicialia.org"³⁵ dove è possibile trovare news e itinerari accompagnati dalle coordinate gps; un ulteriore strumento di supporto è il servizio di FIAB "Albergabici"³⁶ che racchiude un insieme di tutte quelle strutture ricettive considerate a misura di cicloturista. L'organizzazione è presente anche sui principali *social network* tramite le proprie pagine su Facebook, X, Instagram e Youtube (VeGAL, 2015; FIAB, online).

Tabella 12. Sedi di FIAB presenti in Veneto

Sede FIAB	Sito internet di riferimento
FIAB BELLUNO APS	www.bellunoinbici.it
FIAB Feltreinbici	www.feltreinbici.blogspot.com
FIAB Padova - Amici della Bicicletta APS	www.fiab-padova.it
FIAB Rovigo Amici della Bici APS	rovigoinbici.org/
FIAB Conegliano - Liberalabici	www.liberalabici.it
FIAB Treviso APS - Amici della Bicicletta	www.amicidellabicicletta.eu
FIAB Cazzago di Pianiga - Gruppo Delli Cento in Bici	sites.google.com/view/dellicento/home
FIAB Mestre	www.fiabmestre.it/
FIAB Mirano - Riviera del Brenta	fiab-miranoriviera.blogspot.com/
FIAB San Donà di Piave - Vivilabici	www.vivilabici.it
FIAB Vigonovo - PEDALIAMO PER LA VITA	www.pedaliamoperlavita.it
FIAB Bassano A.P.S.	www.fiabbassano.it
FIAB Vicenza - Tuttinbici APS	www.fiabvicenza.it
FIAB Verona Amici della Bicicletta APS	www.fiabverona.it

Fonti: Tabella realizzata dall'autore con dati forniti da FIAB (online) disponibili al link: <https://fiabitalia.it/fiab/sedi-locali-coordinatori-regionali/> (in data 20/08/2024)

4.3 FCI Federazione Ciclistica Italiana

La FCI (Federazione Ciclistica Italiana) o Federciclismo è l'organismo che rappresenta nel panorama nazionale i ciclisti e il ciclismo a livello agonistico e amatoriale nelle sue diverse tipologie (Pista, Strada, Ciclocross, MTB/Trials, amatoriale, giovanile, paraciclismo) (FCI, online).

4.3.1 Cenni storici

Questa realtà fonda le sue radici nel 1884 quando grazie all'iniziativa di Gustavo Brignone, all'epoca presidente del "Veloce Club Torino", a Torino viene costituita da 12 società sportive la prima Unione Velocipedistica nazionale; nel dicembre dell'anno

³⁵ Per maggiori informazioni visitare il link: <https://www.bicialia.org/it/> (in data 20/08/2024)

³⁶ Per maggiori informazioni visitare il link: <https://www.albergabici.it/it/> (in data 20/08/2024)

seguinte nasce ufficialmente a Pavia l'Unione Velocipedistica Italiana (U.V.I.) con la nomina a presidente di Ernesto Nessi e la scelta di Como come sede dell'organizzazione. Nel 1886 il nuovo presidente Agostino Biglione di Viarigi trasferisce la sede dell'ente a Torino, gli anni successivi videro una forte crescita nel numero degli iscritti fino al 1894 quando a causa di alcuni dissidi viene costituito l'ente concorrente del "Touring Club Italiano". Questa rivalità porta l'U.V.I. a mettere in secondo piano l'aspetto del ciclismo agonistico per investire maggiormente nel cicloturismo, la decisione però si rivela sfortunata e costringe la dirigenza a rivedere le sue politiche gestionali; nel 1898 per promuovere la federazione viene avviata una collaborazione con una importante rivista sportiva dell'epoca "La Gazzetta dello Sport". Un secondo periodo di difficoltà si manifesta nel 1915 sia per i dissidi con "La Gazzetta dello Sport" che per la nascita da parte di alcune società minori della federazione antagonista F.C.I. (Federazione Ciclistica Italiana), un ulteriore motivo di crisi viene rappresentato dallo scoppio della Prima Guerra Mondiale. Nel 1964 l'Unione Velocipedistica Italiana assume ufficialmente il nome di Federazione Ciclistica Italiana (FCI), la sua sede era già stata trasferita a Roma dal CONI (Comitato Olimpico Nazionale Italiano) nel 1929 (Belloni, 2021; FCI, online).

4.3.2 La Federazione Ciclistica Italiana oggi

La Federazione Ciclistica Italiana rientra tra le 45 Federazioni Sportive Nazionali associate al CONI e alle 20 Federazioni Sportive Nazionali Paralimpiche del CIP (Comitato Italiano Paralimpico). Secondo quanto riportato nel rapporto del CONI "I numeri dello sport 2021-2022" a livello nazionale la FCI rientra tra le prime cinque federazioni per numero di società sportive iscritte insieme alle federazioni di pallacanestro, tennis, pallavolo e calcio; con riferimento all'anno 2022 Federciclismo non rientra tra le federazioni con maggiori società sportive affiliate nelle regioni Liguria, Emilia Romagna, Lazio, Molise, Campania, Puglia, Basilicata, Calabria, Sicilia, Sardegna. Questo dato indica chiaramente come nelle regioni del Sud e nelle isole siano presenti meno società sportive legate al ciclismo rispetto alle regioni del Nord, una situazione analoga era stata registrata anche nell'anno 2021. Questa tendenza può essere causata da molteplici fattori tra cui i più probabili sono: gli aspetti culturali, la presenza o mancanza di adeguate strutture sportive, le preferenze personali. Nell'anno 2022 la regione con il maggior numero di società iscritte a FCI è stata la Lombardia con 640 società mentre quella con il numero inferiore è risultata il Molise con sole 15 iscritte, in Veneto erano presenti 401 società iscritte. Osservando la tabella sottostante è possibile notare come l'epidemia di COVID-19 abbia influenzato negativamente anche il settore ciclistico, l'anno 2020 successivo alla diffusione del virus in Europa ha registrato infatti i valori più bassi nel periodo di tempo 2018-2022. Un esempio sono le 3.254 società sportive aderenti a FCI nel 2018 che scendono a 2.980 nel 2020, gli anni seguenti mostrano un trend in ripresa ma non ancora agli stessi livelli del 2018. Con riferimento alle Federazioni Nazionali che presentano il maggior numero di atleti

iscritti lo stesso rapporto "I numeri dello sport 2021-2022" indica per l'anno 2022 che la FCI non rientra tra le prime cinque, gli sport con il più alto numero di atleti tesserati sono atletica leggera, pallacanestro, pallavolo, tennis e calcio (Comitato Olimpico Nazionale Italiano [CONI], 2024; FCI, online).

Tabella 13. I numeri di FCI, anni 2018-2022

	2018	2019	2020	2021	2022
Società sportive	3.254	3.088	2.980	3.147	3.205
Dirigenti societari	25.253	23.745	22.399	23.534	23.880
Tecnici	3.440	3.472	3.170	3.583	3.702
Ufficiali di gara	1.097	1.050	973	874	858
Dirigenti federali	594	466	387	584	514
Atleti	73.927	71.426	61.388	69.943	69.354

Fonte: Tabella realizzata dall'autore con dati forniti da:

CONI (2019), *I numeri dello sport 2018*. pagina 11. disponibile a

https://www.coni.it/images/numeri_dello_sport/Rapporto_FSN_DSA_2018.pdf (in data 21/08/2024);

CONI (2022), *I numeri dello sport 2019-2020*. pagina 11. disponibile a

https://www.coni.it/images/numeri_dello_sport/Rapporto_INDS_2019-2020.pdf (in data 21/08/2024);

CONI (2024), *I numeri dello sport 2021-2022*. pagina 10. disponibile a Vedi bibliografia

4.3.3 Il progetto "Bike Hospitality"

Il desiderio di creare una rete composta da soggetti pubblici e privati per la promozione nell'uso della bicicletta in contesti quotidiani e di vacanza ha spinto la FCI in collaborazione con Marche Italia Tour a investire nel progetto "Bike Hospitality" (FCI, online), con riferimento a questa iniziativa nella pagina web bikehospitality.it viene scritto:

Il progetto riguarda la messa in rete di tutti i soggetti coinvolti nel settore della del "turismo in bicicletta" e della "mobilità sostenibile", che si adeguino ai parametri di promozione dell'uso della bicicletta. Tali soggetti, quali amministrazioni pubbliche, strutture ricettive, produttori enogastronomici, noleggiatori, guide cicloturistiche, attrazioni artistiche, storico, culturali vengono qualificati dalla Federazione Ciclistica Italiana come "BIKE HOSPITALITY" con il logo della stessa Federazione ed inseriti in tutte le attività di promozione. (Bike Hospitality, online)³⁷

La citazione nomina alcuni degli ambiti che molto spesso vengono associati al cicloturismo come l'offerta enogastronomica e la ricchezza del patrimonio storico, artistico e culturale; gli stessi temi saranno riscontrati anche nella presentazione degli itinerari italiani di EuroVelo e il loro legame con alcune località riconosciute a

³⁷ La seguente citazione è disponibile al link: <https://www.bikehospitality.it/chi-siamo/> (in data 21/08/2024)

patrimonio UNESCO. La Federazione tramite questo programma si offre di fornire ai comuni aderenti un supporto nelle attività di promozione turistica, allo sviluppo di una viabilità più sostenibile, dei programmi legati all'attività sportiva giovanile. Al momento i comuni coinvolti nel progetto sono 17 e appartengono tutti alla regione Marche, le strutture ricettive associate a *Bike Hospitality* invece sono 33 suddivise tra le aree di Ancona, Macerata, Pesaro e Urbino. Al di fuori delle Marche la prima regione ad aderire al programma è stata la Puglia, il suo ingresso nel progetto è stato annunciato durante la Fiera del Cicloturismo a Bologna nell'aprile 2024, questo richiederà un aggiornamento del sito web ufficiale di Bike Hospitality che al momento non risulta effettuato. Al sito internet bikehospitality.it è inoltre presente il link per raggiungere la pagina web dell'Associazione Guide Cicloturistiche delle Marche in modo da poter organizzare al meglio il proprio soggiorno. A partire da febbraio 2023 è disponibile su Googleplay e AppStore una applicazione ufficiale del progetto, tramite App è possibile consultare le strutture ricettive aderenti al programma, i comuni, le stazioni di ricarica per le bici elettriche, i punti di noleggio bici, gli eventi e gli itinerari (*Bike Hospitality*, online; FCI, online).

5. EuroVelo

Nei paragrafi 1 e 2 di questo capitolo sono stati illustrati il programma dell'Unione Europea "Leader" e le sue implicazioni per il territorio del Veneto Orientale attraverso la formazione dell'ente VeGAL e la successiva realizzazione di una rete di percorsi ciclopedonali. Gli itinerari GiraLemene e GiraLivenza si collocano parzialmente all'interno del percorso GiraLagune, quest'ultimo a sua volta rientra all'interno di un progetto più esteso a livello europeo che porta il nome di EuroVelo.

L'iniziativa nasce nel 1995 quando ECF in collaborazione con le società *De Frie Fugle* e *Sunstrans* decide di sviluppare una rete ciclistica che si estenda su tutto il territorio europeo, il progetto è cresciuto nel tempo e ai 14 itinerari disponibili nel 2014 si è giunti a 18 itinerari suddivisi tra 40 nazioni. Nel suo Rapporto Annuale 2023 l'ECF indica che rispetto allo stesso periodo del 2019 i viaggiatori che hanno percorso gli itinerari EuroVelo da gennaio a settembre nel 2023 sono aumentati dell'11%. Ogni itinerario EuroVelo è contrassegnato da un numero per un totale di 18 percorsi numerati da 1 a 19, al momento non è presente nessun percorso con il numero 18. Questo perché normalmente, ma non sempre, i percorsi da Nord a Sud presentano numeri dispari mentre quelli da Est verso Ovest hanno numeri pari. Oggi il progetto è gestito dall'ECF che per le operazioni di organizzazione, gestione e sviluppo si avvale della collaborazione di enti già presenti sul territorio nazionale, questi assumono il nome di NECCs (National EuroVelo Coordination Centres, Centri di coordinazione nazionale EuroVelo), in Italia la coordinazione del progetto è stata affidata alla FIAB (Di Marcello, 2014; Di Marcello, 2015; Warren, Fleming, 2024; EuroVelo, online).

Il sito internet EuroVelo offre per ogni percorso una scheda informativa dove è possibile trovare una mappa dell'itinerario, la sua lunghezza, gli stati che attraversa, una panoramica sulle guide cartacee inerenti ai percorsi selezionati oltre alla possibilità

di visionare e prenotare direttamente le offerte di viaggio disponibili. Nell'anno 2023 questo strumento ha registrato la visita di un milione e mezzo di persone oltre a due milioni e mezzo di sessioni web effettuate, le pagine social del programma sono presenti sulle piattaforme Facebook, Instagram, X³⁸ e Youtube. Nel suo report "*EuroVelo Digital Statistics Report (2023)*"³⁹ l'ECF indica come proprio i canali digitali siano cresciuti rispetto all'anno precedente, un esempio è rappresentato dai *followers* che seguono EuroVelo su Instagram aumentati del 52% mentre i partecipanti al gruppo di discussione su Facebook sono cresciuti del 55%. Bisogna notare come i percorsi presentati non sempre corrispondono nella realtà a un sistema di apposite piste ciclabili già realizzate, ma spesso si tratta di progetti già approvati e non realizzati oppure di arterie destinate al solo passaggio di autovetture. L'ECF stima che su un totale di oltre 92.000 km di piste ciclabili la percentuale di itinerario terminata secondo i parametri EuroVelo è pari al 66%, rispetto al 2022 il dato è migliorato di due punti percentuali. Tra gli itinerari disponibili al momento quelli il cui stato di completamento ha superato il 90% sono: itinerario 1 (Strada della costa atlantica, completato al 97%), itinerario 12 (Ciclovía del Mare del Nord, completato al 97%), itinerario 14 (Acque dell'Europa centrale, completato al 96%), itinerario 15 (Ciclovía del Reno, completato al 97%), itinerario 17 (Ciclovía del Rodano, completato al 100%), itinerario 19 (Ciclovía del Mosa, completato al 100%); l'itinerario 11 (Strada dell'Est Europa) invece risulta quello in cui i lavori sono allo stadio meno avanzato di completamento con una percentuale al 26%. Un esempio di percorso programmato ma non ancora realizzato è rappresentato dall'itinerario 16 (Ciclovía Iberica) annunciato da EuroVelo durante la Giornata Mondiale del Turismo⁴⁰ del 2023 e il cui inserimento ufficiale all'interno della rete ciclabile è previsto nel 2028, il percorso della lunghezza di 1.896 km avrà come punto di partenza la città di Lisbona e come punto di arrivo quella di Pamplona. Questo percorso sarà il quarto itinerario ad attraversare la Spagna insieme ai già presenti "Itinerario 1. Strada della costa atlantica", "Itinerario 3. Strada dei pellegrini" e "Itinerario 8. Strada mediterranea" oltre a essere il primo ad attraversarne la capitale Madrid. La città di Pamplona sarà così presente all'interno di tre percorsi EuroVelo, questo la conferma come importante centro di passaggio essendo essa già parte del Cammino di Santiago. La speranza dell'ECF sarebbe quella di completare tutte le infrastrutture della rete EuroVelo entro il 2030, ma la stessa organizzazione riconosce

³⁸ X è il nuovo nome assunto dal *social network* Twitter nel luglio 2023 a seguito dell'acquisto nel 2022 della piattaforma da parte del miliardario americano Elon Musk.

³⁹ Il report è consultabile al sito EuroVelo.com oppure al seguente link:
<https://eurovelo.com/download/document/EuroVelo-DigitalStats2023-report.pdf> (in data 20/08/2024)

⁴⁰ La Giornata Mondiale del Turismo è stata istituita nel 1979 dall'UNWTO (United Nations World Tourism Organization, Organizzazione Mondiale del Turismo) e viene celebrata annualmente il 27 settembre, lo scopo è quello di riconoscere il valore del turismo non solo dal punto di vista occupazionale (si stima che sia tra i settori economici più fiorenti a livello globale, offre lavoro a una persona ogni dieci abitanti nel mondo) ma anche nella lotta ai pregiudizi e agli stereotipi. Il tema scelto per l'anno 2024 è "Turismo e Pace".

che al momento la situazione non rende realistico questo obiettivo (Warren, Fleming, 2024; EuroVelo, online).

5.1 Itinerari EuroVelo in Italia

L'Italia è presente all'interno di quattro dei diciotto itinerari proposti da EuroVelo, questi sono: l'itinerario 5 Via Romea (Francigena), l'itinerario 7 Strada del Sole, l'itinerario 8 Strada Mediterranea e l'itinerario 9 Baltico- Adriatico. Nei primi tre casi il percorso copre una distanza maggiore e offre la visita di numerosi paesaggi e città famosi a livello internazionale per il loro valore artistico e culturale, tra questi si possono citare i siti riconosciuti a patrimonio UNESCO di Firenze, Venezia e la sua laguna, Roma, Napoli e la Val d'Orcia. L'itinerario 9 Baltico- Adriatico invece attraversa solo brevemente il nostro Paese nei pressi della città friulana di Trieste (Di Marcello, 2014; Di Marcello, 2015; EuroVelo, online; UNESCO, online).

a. **Itinerario 5.** Via Romea (Francigena), 3.250 km

Questo percorso inizia presso la città inglese di Canterbury⁴¹ per terminare in Italia nella città di Brindisi, durante l'itinerario vengono attraversati sette Stati che sono Gran Bretagna, Francia, Belgio, Lussemburgo, Germania, Svizzera e Italia; a livello nazionale il percorso attraversa la penisola da Nord verso Sud, toccando le regioni Lombardia, Emilia Romagna, Toscana, Lazio, Campania, Basilicata, Puglia. Lungo l'itinerario proposto è possibile visitare nove siti riconosciuti a patrimonio UNESCO, questo testimonia la potenzialità del progetto in grado di accompagnare all'aspetto sportivo ed enogastronomico una ricca offerta storico-culturale. Il punto di ingresso è collocato sul confine svizzero vicino a Como, da qui il percorso scende per arrivare prima a Milano e successivamente a Pavia. A Milano si incontra il primo bene UNESCO presente lungo l'itinerario che è la chiesa con il convento domenicano di Santa Maria Delle Grazie, qui è possibile ammirare l'affresco di Leonardo Da Vinci "L'ultima cena" dipinto tra il 1495 e il 1497 oltre all'opera di restauro portata avanti nel 15mo secolo dall'architetto Donato di Angelo di Pascuccio (1444-1514) meglio noto come Bramante. Si procede verso la città emiliana di Piacenza per poi spostarsi a sud in direzione di Pietrasanta, in Toscana inoltre si visitano Lucca, San Gimignano, Siena e la Val d'Orcia prima di proseguire nel Lazio. La Toscana offre al visitatore impegnato nel tour tre siti riconosciuti patrimonio dell'umanità, il primo si trova a 56 km da Firenze ed è il centro storico di San Gimignano. Questa realtà era già attraversata dai pellegrini che un tempo seguivano la via Francigena per raggiungere Roma, rinomata per la sua architettura medievale conserva ancora erette 14 delle 72 torri costruite tra l'11mo e il 13mo secolo. Il secondo bene è il centro storico di Siena, esempio perfettamente conservato di città gotica medievale eretta tra il 12mo e il 15mo secolo; il suo

⁴¹ Alcuni articoli inerenti alla via Francigena fanno iniziare il percorso nella città di Londra, va considerato però che la mappa interattiva dell'itinerario su EuroVelo.com mostra come punto di inizio la città di Canterbury

centro si sviluppa attorno alla celebre "Piazza del Campo". A terminare il ciclista ha l'occasione di attraversare la Val d'Orcia, bene UNESCO dal 2004 quale esempio di paesaggio agricolo rinascimentale. La regione Lazio offre la visita di Viterbo, Roma e Cassino; giunti a Roma sono visitabili tre beni UNESCO. Il primo comprende il centro storico della città di Roma insieme alle zone extraterritoriali della Santa Sede situate in città e San Paolo fuori le Mura, questo bene racchiude il patrimonio artistico e architettonico realizzato nei 3000 anni di storia della città. Il secondo bene, iscritto nel 1984, è la Città del Vaticano importante sia per le sue ricchezze artistiche che per il suo valore spirituale in quanto sede del pontefice a capo della chiesa cattolica. A partire dall'agosto 2024 è stata inserita nella lista dei beni patrimonio dell'umanità anche la strada "Via Appia. *Regina Viarum*" riconoscendole il ruolo di strada più significativa tra quelle costruite nel periodo dell'antica Roma. Altri centri che si andranno ad attraversare noti per il loro valore culturale e artistico sono Benevento e Matera, l'itinerario si conclude in Puglia attraversando prima la città di Taranto per terminare poi a Brindisi. A Benevento si trova la chiesa di Santa Sofia, dal 2011 bene UNESCO insieme agli altri siti che compongono i luoghi a testimonianza della presenza longobarda in Italia. L'ultimo bene dell'itinerario si trova a Matera e comprende i "Sassi" e il Parco delle Chiese Rupestri di Matera, un insieme di case e oltre 150 edifici religiosi decorati con affreschi e bassorilievi (EuroVelo, online; Unesco, online).

b. **Itinerario 7.** Strada del Sole, 7.650 km

L'itinerario "Strada del Sole" è un percorso che attraversa sette stati prima di entrare in Italia e percorrerla da Nord a Sud per terminare la sua corsa sull'isola di Malta, all'interno del territorio nazionale il percorso attraversa otto siti riconosciuti patrimonio dell'umanità. Questo itinerario parte dalla località di Capo Nord in Norvegia, dopo un breve tratto in Finlandia si raggiunge la Svezia che viene attraversata da Nord a Sud prima di entrare in Danimarca. Gli stati successivi sono nell'ordine Germania, Repubblica Ceca e Austria per poi giungere in Italia, tra le città principali del percorso si trovano Helsingborg, Copenaghen, Berlino, Praga e Salisburgo. Entrati in Italia ci si trova in Trentino Alto Adige dove si attraversano prima la città di Bolzano e successivamente Trento, si procede attraverso il Veneto per arrivare in Emilia Romagna dove si trova il primo sito UNESCO del percorso, Bologna. I 62 km di portici della città emiliana sono stati riconosciuti patrimonio dell'umanità nel 2021 con il criterio iv. Si prosegue verso la Toscana dove si trovano numerosi centri abitati noti per la loro architettura dal forte valore artistico e culturale, tra questi il percorso attraversa Pistoia, Firenze e Arezzo. Il centro storico di Firenze è iscritto tra i siti UNESCO dal 1982, riconosciuto quale simbolo del Rinascimento italiano ha ospitato gli artisti ed architetti più importanti del periodo tra cui Giotto di Bondone (1265-1337) meglio noto come Giotto, Michelangelo Buonarroti (1475-1564), Filippo Brunelleschi (1377-1446), Sandro Botticelli (1445-1510). Lasciata la Toscana si prosegue nel Lazio dove si visita Roma (i siti

patrimonio dell'umanità di Roma sono stati citati al punto a. Itinerario 5) e Latina, da questo punto si procede lungo la costa tirrenica verso sud in modo da attraversare le città di Napoli, Pompei e Salerno oltre alle località di Castellammare di Stabia, Torre Annunziata e Sorrento. La zona attorno al Golfo di Napoli offre al visitatore dei paesaggi costieri celebri a livello internazionale oltre alla sua ricchezza enogastronomica e artistico culturale, qui tre siti hanno ottenuto un riconoscimento UNESCO. Il primo bene è il centro storico di Napoli, fondata dai greci attorno al 470 a.C. la città ha rappresentato un importante centro della Magna Grecia e simbolo della cultura mediterranea. Il secondo sito coincide con l'area archeologica di Pompei, Ercolano e Torre Annunziata, la drammatica eruzione del Vesuvio nel 79 a.C. ha fermato il tempo per quelle che erano due ricche città romane conservandole intatte fino all'inizio degli scavi attorno alla metà del 18mo secolo. Troviamo inoltre il bene rappresentato dalla Costiera Amalfitana, estesa su una superficie di 11.231 ha e 15 comuni testimonia la capacità di adattamento dell'uomo fin dai tempi antichi a questo territorio bello quanto difficile per la sua conformazione. Scendendo lungo la Calabria si arriva a Reggio Calabria dove l'itinerario prevede di attraversare lo stretto per giungere a Messina, da questo punto si percorre tutta la costa Est dell'isola fino a raggiungere la località di Pozzallo. Lungo il percorso si attraversano i siti UNESCO di Catania e Siracusa, la prima appartiene al gruppo delle città tardo barocche della Val di Noto ricostruite in seguito al terremoto del 1693; la seconda invece è stata iscritta insieme alle Rocce della Necropoli di Pantalica, entrambi i siti risalgono ai periodi greco e romano conservando ancora oggi le strutture architettoniche dell'epoca. L'itinerario giunge nella sua parte finale, da Pozzallo si raggiunge l'isola di Malta e si conclude con un tour di quest'ultima (EuroVelo, online; Unesco, online).

c. **Itinerario 8.** Strada Mediterranea, 7.350 km

Questo itinerario si caratterizza per un percorso che, a eccezione di parte del tratto italiano e francese, corre lungo la costa del Mediterraneo seguendone la conformazione dalla Spagna a Cipro. Il punto di partenza è la città sul mare di Cadice mentre gli stati attraversati nell'ordine sono: Spagna, Francia, Italia, Slovenia, Croazia, Montenegro, Albania, Grecia, Turchia e Cipro; il tratto finale del tour avviene con un percorso ad anello dell'isola di Cipro passante per la capitale Nicosia. L'Italia si trova all'incirca nella prima metà dell'itinerario, entrando seguendo la costa ligure si raggiunge la città di Ventimiglia dove la mappa indica di proseguire in treno fino alla località di Limone Piemonte. Da questo punto si riprende il giro in direzione di Cuneo, si prosegue verso Nord fino a Torino per poi dirigersi verso Est e attraversare le città di Pavia, Piacenza e Cremona. Dalla Lombardia si prosegue in Emilia Romagna fino a raggiungere Ferrara, questa città rientra tra i beni patrimonio dell'umanità in quanto "Città del Rinascimento" insieme al delta del fiume Po. Il centro abitato e i suoi dintorni dalla vocazione agricola infatti hanno rappresentato un punto di enorme sviluppo culturale tra il

15mo e il 16mo secolo, di pregio sono inoltre le opere degli artisti che hanno operato in quel periodo tra cui Jacopo Bellini (1396-1470), Piero di Benedetto de' Franceschi (1416-1492) meglio noto come Piero della Francesca e Andrea Mantegna (1431-1506). Lasciata Ferrara si procede verso la costa adriatica per raggiungere la regione Veneto e più nello specifico Chioggia, la zona rientra nell'area UNESCO che comprende Venezia e la sua laguna. L'itinerario prevede di risalire lungo la costa senza entrare in città, attraversato il Lido si raggiunge la località di Punta Sabbioni dove EuroVelo 8 si congiunge con l'itinerario GiraLagune che porta alla località balneare di Caorle. Questo tratto di pista ciclabile e altri presenti nell'area, come è stato descritto ai punti precedenti, sono stati realizzati da VeGAL nell'ambito dei progetti Leader. Giunti a Caorle il percorso prevede di formare un'ampia U in modo da "girare attorno" alle lagune di Caorle e Bibione per poi proseguire in direzione Friuli Venezia Giulia, oltrepassati Lignano Sabbia d'Oro e Cervignano si ha modo di visitare Aquileia. La località di Aquileia è riconosciuta sito UNESCO dal 1998 per la sua Area Archeologica e la sua Basilica Patriarcale, centro ricco e prospero durante l'epoca romana viene successivamente saccheggiata e distrutta nel 452 d.C. a opera degli Unni. La Basilica rappresenta una importante testimonianza del primo periodo cristiano, di pregio il pavimento interamente a mosaico. Si prosegue in direzione di Grado, da qui si segue la costa adriatica fino a raggiungere la città di Trieste per poi seguire l'itinerario che lascia l'Italia per entrare in Slovenia. Distante circa 7 km da Trieste lungo il percorso è possibile visitare l'AMP (Area Marina Protetta) di Miramare, situata alla base del Parco e dell'omonimo Castello di Miramare l'area viene inizialmente tutelata dal 1973 con l'istituzione del Parco Marino. Successivamente nel 1986 su decisione del Ministero dell'Ambiente, insieme all'AMP (Area Marina Protetta) di Ustica, viene fondata l'AMP di Miramare. Questi rappresentano i primi due casi in Italia (AMP Miramare, online; EuroVelo, online; Unesco, online).

d. **Itinerario 9. Baltico- Adriatico, 2.050 km**

L'itinerario EuroVelo numero nove attraversa un totale di sei stati, ha origine a Nord della Polonia per poi scendere verso Sud con una andatura piuttosto lineare. Gli stati interessati dal suo passaggio sono Polonia, Repubblica Ceca, Austria, Slovenia, Italia e Croazia; il percorso termina nella città croata di Pola. Le principali città che si possono visitare tramite l'itinerario sono: Grudziądz, Bydgoszcz, Poznań, Breslavia, Olomouc, Brno, Vienna, Lubiana e Trieste. L'Italia benché compaia tra le nazioni attraversate dal percorso è interessata solo in minima parte da questo, infatti la parte nazionale del tracciato si limita a un breve passaggio tra Austria e Croazia nei pressi della città friulana di Trieste (EuroVelo, online).

5.2 Itinerari EuroVelo all'estero

Al punto precedente 3.1 sono stati trattati tutti gli Itinerari di EuroVelo che attraversano l'Italia, oltre ai quattro già descritti sono presenti altri quattordici percorsi

che non saranno trattati con lo stesso grado di approfondimento in questa sede. La tabella seguente indica i quattordici percorsi rimanenti indicando per ognuno il nome, la lunghezza, i punti di partenza e arrivo, gli stati attraversati. La compilazione a differenza di quella proposta da Di Marcello non suddivide i percorsi in tre categorie (Itinerari Nord-Sud, Itinerari Est-Ovest, Circuiti) ma li mostra nell' ordine utilizzato da EuroVelo.

Tabella 14. Itinerari EuroVelo che non attraversano l'Italia

Numero Itinerario	Nome Itinerario	Distanza	Punto di partenza	Punto di arrivo	Paesi attraversati
Itinerario 1	Strada della costa atlantica	10,650 km	Costa a Nord della Norvegia	Valença (Portogallo)	Norvegia, Regno Unito, Irlanda, Francia, Spagna, Portogallo
Itinerario 2	Strada delle capitali	5,050 km	Galway (Irlanda)	Mosca (Russia)	Irlanda, Gran Bretagna Olanda, Germania, Polonia, Bielorussia, Russia
Itinerario 3	Strada dei pellegrini	5,650 km	Trondheim (Norvegia)	Costa pacifica della Spagna	Norvegia, Svezia, Danimarca, Germania, Belgio, Francia, Spagna
Itinerario 4	Strada dell'Europa centrale	5,050 km	Santec (Francia)	Kiev (Ucraina)	Francia, Belgio, Olanda, Repubblica Ceca, Polonia, Ucraina
Itinerario 6	Atlantico-Mar Nero	4,700 km	Saint-Brevin-les-Pins (Francia)	Costanza (Romania)	Francia, Svizzera, Germania, Austria, Slovacchia, Ungheria, Croazia, Serbia, Romania, Bulgaria
Itinerario 10	Ciclovia del Mar Baltico	9,150 km	Malmö (Svezia)	Copenaghen (Danimarca)	Svezia, Finlandia, Russia, Estonia, Latvia, Lituania, Polonia, Germania, Danimarca
Itinerario 11	Strada dell'Est Europa	6,750 km	Costa a Nord della Norvegia	Atene (Grecia)	Norvegia, Finlandia, Estonia, Latvia, Lituania, Polonia, Slovacchia, Ungheria,
Itinerario 12	Ciclovia del Mare del Nord	7,250 km	Shetland (Regno Unito)	Bergen (Norvegia)	Norvegia, Svezia, Danimarca, Germania, Olanda, Belgio, Francia, Regno Unito
Itinerario 13	Sentiero della cortina di ferro	10,550 km	Costa a Nord della Norvegia	Rezovo (Bulgaria)	Norvegia, Finlandia, Russia, Estonia, Latvia, Lituania, Polonia, Germania, Repubblica Ceca, Austria, Slovacchia, Ungheria,
Itinerario 14	Acque dell'Europa centrale	1,150 km	Zell am See (Austria)	Debrecen (Ungheria)	Slovenia, Croazia, Serbia, Romania, Bulgaria, Macedonia, Grecia, Turchia
Itinerario 15	Ciclovia del Reno	1,450 km	Area centrale della Svizzera	Delta del Reno (Olanda)	Austria, Ungheria
Itinerario 16	Ciclovia iberica	1,896 km	Lisbona (Portogallo)	Pamplona (Spagna)	Svizzera, Germania, Francia, Olanda
Itinerario 17	Ciclovia del Rodano	1,000 km	Area centrale della Svizzera	Montpellier (Francia)	Portogallo, Spagna
Itinerario 19	Ciclovia del Mosa	1,050 km	Langres (Francia)	Marsiglia (Francia) Rotterdam (Olanda)	Svizzera, Francia Francia, Belgio, Olanda

Fonte: Tabella realizzata dall'autore con informazioni fornite da EuroVelo.com

Capitolo III

1. Il Comune di Caorle, introduzione al territorio

La città di Caorle è una località veneta posizionata sul mare dell'Alto Adriatico, si trova tra le città di Venezia e Trieste e appartiene all'area della città metropolitana di Venezia. Il comune presenta una estensione di circa 150 kmq e confina con i territori di San Michele al Tagliamento-Bibione, Portogruaro, Concordia Sagittaria, San Stino di Livenza e Eraclea (Comune di Caorle, online).

Il suo arenile ha una lunghezza di circa 18 Km di spiaggia attrezzata suddivisi tra Caorle (spiaggia di Ponente e Levante), Duna Verde, Porto Santa Margherita, Lido Altanea e l'area di interesse naturalistico di Valle Vecchia. La spiaggia composta principalmente da sabbia fine e dorata è uno dei punti di forza maggiori per questa località insieme al suo centro storico dove è possibile trovare il Duomo e il Santuario della Madonna dell'Angelo, altri aspetti tipici di quest'area sono l'area lagunare con i suoi Casoni e la gastronomia a base di pesce (Comune di Caorle, online; DMO Caorle, 2016).

1.1 Cenni storici

Il paese di Caorle, rispetto a destinazioni balneari vicine come Bibione o Jesolo, presenta una propria storia che si sviluppa già prima dell'avvento del turismo di massa degli anni '60 e '70. Infatti non solo sono stati scoperti reperti a testimonianza della presenza umana in questo luogo già nell'età protostorica, ma ci sono chiare testimonianze dell'uso da parte dei romani di un porto a Caorle (all'epoca *Portus Reatinum*) usato come sbocco sul mare per i traffici commerciali con l'allora porto sul Lemene di Concordia Sagittaria (all'epoca *Iulia Concordia*). Un'ulteriore esempio della presenza romana a Caorle viene fornita nel 1992 grazie al ritrovamento del relitto di una imbarcazione da trasporto risalente al I secolo a.C., al suo interno erano ancora presenti le anfore adibite al trasporto del vino. Successivamente con l'avvento delle invasioni barbariche la popolazione cerca riparo dall'entroterra verso la costa creando di conseguenza dei nuclei stanziali di residenti a Caorle, l'ambiente poi in epoca medievale subisce una modificazione passando da lagunare a paludoso rendendo malsane le condizioni di vita (Pavan, 2007; DMO Caorle, 2016).

Agli inizi del secolo scorso erano presenti a Caorle degli insediamenti i cui abitanti si dedicavano principalmente alla pesca in laguna. La struttura sociale dell'epoca era incentrata sulla famiglia, la vita si svolgeva durante gran parte dell'anno nei casoni⁴² mentre le decisioni e la guida spettavano agli anziani. In questo periodo la pesca si svolge prevalentemente in laguna scandita dai tempi delle stagioni, a partire dagli anni '30 fanno la loro comparsa i primi bragozzi ovvero imbarcazioni che vanno a sostituire "la batea" indicati anche per la pesca in mare (Conti, Montagner, 2006).

⁴² Costruzione tradizionale in legno e canna palustre tipica della laguna di Caorle, per maggiori informazioni <https://www.caorle.eu/it/scopri/le-attrazioni-top-di-caorle/la-laguna-di-caorle-e-i-casoni> (in data 10/07/2024)

Attorno alla metà del '900 il territorio subisce una forte trasformazione sociale e territoriale, come appena citato viene introdotto un nuovo tipo di imbarcazione che permette alle nuove generazioni di staccarsi dai vincoli familiari tradizionali per praticare la pesca in mare anche quando le condizioni atmosferiche sono più avverse, allo stesso tempo il ruolo del casone viene messo in secondo piano rispetto al porto che diventa gradualmente la nuova base di pesca. Contemporaneamente per cercare di migliorare le condizioni di vita della popolazione e diversificarne l'alimentazione viene avviato un massiccio intervento di bonifica delle paludi attorno a Caorle, il lavoro portato avanti manualmente da migliaia di braccianti con badili e cariole consente la realizzazione di vasti appezzamenti agricoli divenuti però in maggioranza proprietà di grandi proprietari terrieri e non distribuiti tra la popolazione (Conti, Montagner, 2006; Pavan, 2007).

Se nel corso degli anni '50 oltre la metà dei cittadini di Caorle si dedicava ad attività agricole, prova che la pesca aveva perso il suo ruolo di fonte principale di sostentamento e il turismo non era ancora una attività di primo piano per la destinazione, la situazione evolve nel corso degli anni '70. Proprio in questo periodo si assiste a una diminuzione nel numero di agricoltori come conseguenza del boom edilizio, infatti probabilmente insoddisfatti dalla rendita dei propri terreni molti decidono di vendere le loro proprietà aprendo la strada alla costruzione di complessi residenziali con finalità turistiche (Conti, Montagner, 2006).

Lo sviluppo turistico rivoluziona nuovamente il contesto economico e sociale della destinazione, trasformazioni come l'incremento del reddito familiare, l'introduzione delle ferie pagate e l'urbanizzazione permettono lo sviluppo di un turismo di massa che ridimensiona l'importanza dei settori ittico e agricolo. Il paesaggio subisce evidenti trasformazioni, ne sono un esempio l'edificazione delle frazioni di Porto Santa Margherita e Duna Verde. Il primo come indica il nome ha finalità di diporto per gli appassionati di nautica mentre Duna Verde diviene un complesso per famiglie con bambini, in questa fase cominciano a mostrarsi i primi problemi di impatto ambientale dovuti alla cementificazione (Conti, Montagner, 2006).

1.2 Strutture ricettive, arrivi e presenze a Caorle

Il comune di Caorle, dalla seconda metà del secolo scorso, ha visto svilupparsi significativamente un turismo di tipo balneare che ha spinto molti a investire nell'edilizia andando di conseguenza a trasformare il territorio e comportando una forte cementificazione per la costruzione di alloggi destinati ai vacanzieri. A scopo esemplificativo, nell'anno 1957 le strutture destinate all'alloggio turistico tra cui alberghi, locande e pensioni erano 39 per diventare già nel 1965 ben 158 e 175 nell'anno successivo, nel corso del tempo aumenta anche il numero delle strutture extralberghiere facendo registrare nell'anno 2000 un totale di 180 alberghi e 3468 strutture adibite a offerta extralberghiera (Conti, Montagner, 2006).

Attualmente è presente una vasta gamma di soluzioni per il pernottamento, sia alberghiere che extralberghiere⁴³. L'offerta alberghiera indicata nel catalogo aggiornato alla stagione 2024 e disponibile al sito internet Caorle.eu⁴⁴ include un totale di 143 strutture ricettive comprendenti ogni categoria di hotel dalla più lussuosa alla più modesta e si suddivide in: due hotel a cinque stelle situati nella zona di ponente di cui uno fronte mare; cinque hotel a quattro stelle superior suddivisi tra le zone di ponente, levante e del centro di cui tre fronte mare; dieci hotel a quattro stelle di cui due a Lido Altanea, tre a Porto Santa Margherita e cinque tra le zone di ponente e levante, tra questi dieci quelli con affaccio fronte mare sono sette; diciannove hanno categoria tre stelle superior di cui uno situato a Duna Verde fronte mare, uno a Porto Santa Margherita fronte mare, uno in centro a Caorle e i restanti sono suddivisi tra le zone di levante e ponente; gli hotel a tre stelle sono sessantasette tra cui uno situato nella località di Ottava Presa, uno all'interno del centro vacanze Pra' delle Torri mentre i rimanenti si collocano a levante e ponente; ventitre hotel a due stelle tra cui uno situato in centro storico con affaccio sul mare, i restanti collocati a ponente e levante tra cui due fronte mare; diciassette presentano una stella suddivisi tra le zone di ponente e levante e tra cui tre fronte mare, uno invece si trova in località Brussa⁴⁵.

Molto apprezzate dai turisti in visita a Caorle, secondo le indagini statistiche, sono anche i villaggi turistici e i campeggi. L'offerta anche in questo caso si mostra completa e comprende: un centro vacanze a cinque stelle situato a Duna Verde; un secondo centro vacanze situato a Duna Verde con quattro stelle; cinque campeggi con categoria tre stelle di cui uno presso Duna Verde, uno a Lido Altanea, uno a ponente e i rimanenti a levante; un campeggio a due stelle in zona levante⁴⁶(Caorle.eu, online).

Secondo i dati riportati dal Sistema Statistico Regionale della regione Veneto gli arrivi registrati sul totale delle strutture per il comune di Caorle sono in aumento e migliori rispetto al periodo precedente alla pandemia di Covid 19⁴⁷. Secondo quanto riportato

⁴³ Le strutture alberghiere comprendono innanzitutto gli alberghi oltre a una serie di strutture ricettive definite paralberghiere tra cui i *motels*, i villaggi albergo, le residenze turistico-alberghiere e i *condhotel*. Le strutture ricettive extralberghiere invece comprendono il servizio di affittacamere, i *bed and breakfast*, le case per ferie, le unità abitative ammobiliate per uso turistico, gli ostelli della gioventù e altri (Santagata, 2021).

⁴⁴ Il catalogo completo è disponibile presso l'ufficio IAT del comune di Caorle oppure al link: https://www.caorle.eu/public/pdf/Prenota/2024/Fascicolo%20strutture%20ricettive%20caorle%202024_05_15.pdf (in data 19/08/2024)

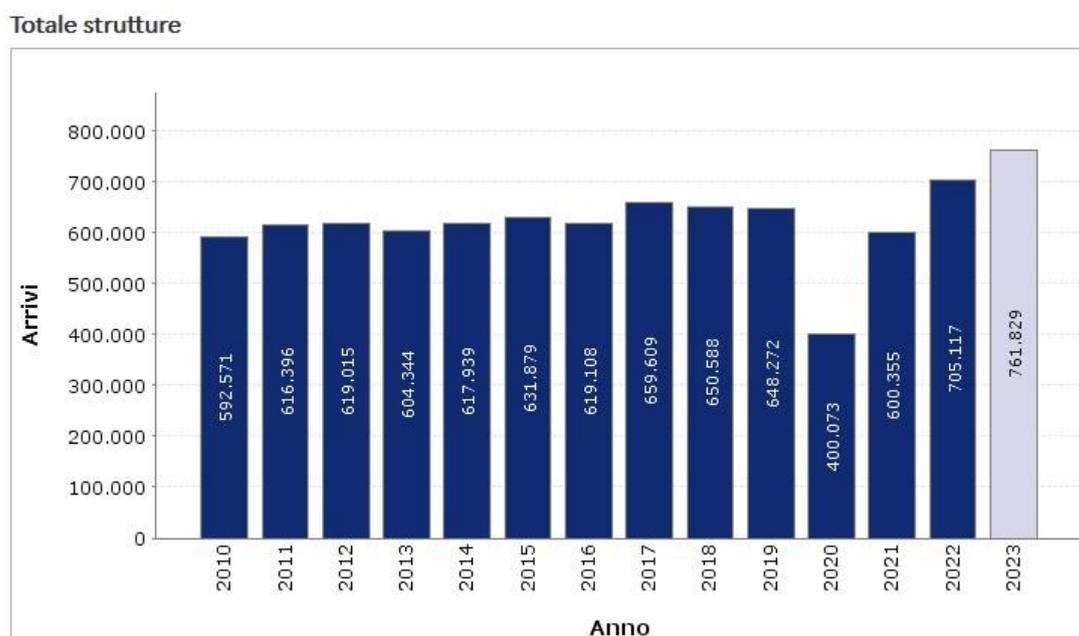
⁴⁵ Area situata all'interno dell'Oasi Naturalistica di Vallevicchia

⁴⁶ I dati relativi alle strutture ricettive fanno riferimento al catalogo disponibile presso <https://www.caorle.eu/it/prenota/catalogo-delle-strutture/catalogo-delle-strutture> (in data 2/08/2024)

⁴⁷ In data 31 dicembre 2019 viene segnalato all'OMS (Organizzazione Mondiale della Sanità) la presenza presso la città di Wuhan (Cina) di un cluster di casi di polmonite a eziologia ignota, il 20 gennaio 2020 viene reso noto che la nuova malattia ribattezzata COVID-19 o Coronavirus Disease si può trasmettere da persona a persona. In Italia i primi focolai vengono registrati in provincia di Bergamo a partire dal 21 febbraio 2020 con l'identificazione del paziente zero e delle successive indagini tramite tampone molecolare, il lockdown nazionale inizia domenica 8

nel lasso di tempo 2010-2023 l'anno con il minore numero di arrivi è il 2020, questo dato "anomalo" rispetto agli altri anni trova giustificazione nella pandemia e nel conseguente *lockdown* avvenuto proprio in quell'anno facendo così registrare arrivi pari a 400.073. Il secondo anno con meno arrivi è il 2010 con 592.571 mentre tutti gli altri sono superiori ai 600.000 arrivi, in particolare l'anno 2022 e l'anno 2023 hanno registrato arrivi superiori a 700.000 confermandosi i migliori degli ultimi quattordici anni, in particolare l'anno 2023 è stato quello che ha registrato il maggior numero di arrivi con 761.829 migliorando rispetto all'anno precedente con una variazione dell'8%. Sarebbe interessante vedere se con l'aggiornamento di tali dati al 2025 riportando anche i numeri definitivi di questa stagione 2024 il trend positivo degli ultimi due anni viene confermato (Ansa, online; Sistema Statistico Regionale, online).

Tabella 15. Arrivi sul totale delle strutture ricettive del comune di Caorle, anni 2010-2023



Fonte: Elaborazioni dell'ufficio di Statistica della Regione del Veneto su dati Istat - Regione del Veneto
grafico tratto da: Sistema Statistico Regionale,

https://statistica.regione.veneto.it/jsp/turismo_altri_comuni_dettaglio.jsp?comune=27005&mov=A&periodo=202312&struttura=TT

Tra le due tipologie di strutture quelle extralberghiere vengono preferite dai visitatori accogliendo nell'anno 2023 arrivi pari a 438.084 rispetto a quelle alberghiere che nello stesso anno hanno registrato arrivi per 323.745. Il sistema Statistico Regionale

marzo 2020 fino al 3 maggio dello stesso anno quando iniziano i primi allentamenti. L'11 marzo 2020 viene dichiarato dall'OMS lo stato di pandemia. Fonti:

- <https://www.fondazioneveronesi.it/magazine/articoli/da-non-perdere/covid-19-la-pandemia-in-10-date-da-ricordare>
 - https://www.ansa.it/canale_salutebenessere/notizie/sanita/2023/05/05/la-cronologia-dellemergenza-covid-in-italia_5a9a9be2-7b79-432e-be2d-2d8903cc11c9.html
- (Ansa.it, online; Fondazione Veronesi, online)(in data 30/07/2024)

suddivide gli arrivi per le strutture alberghiere in tre categorie: alberghi 1 e 2 stelle, alberghi 3 stelle e residenze turistico alberghiere, alberghi 4 e 5 stelle. In riferimento alla stagione 2023 la categoria degli alberghi a 3 stelle e le residenze turistico alberghiere con arrivi pari a 205.770 (27%) sono quelle risultate più popolari tra i turisti, a seguire la categoria alberghi 4 e 5 stelle con arrivi a 75.743 (10%) mentre la restante categoria di alberghi a 1 e 2 stelle registra un minore numero di arrivi pari a 42.232 (6%)(Sistema Statistico Regionale, online).

Analizzando i dati relativi alle tre categorie in un lasso di tempo 2010-2023 è possibile notare come sia cambiata nel corso del tempo la distribuzione degli arrivi all'interno di queste categorie, infatti se la sezione alberghi a 3 stelle e residenze turistico alberghiere rimane costante nel tempo nel registrare arrivi superiori rispetto alle altre due categorie negli alberghi di fascia inferiore e superiore si nota una evoluzione. Nel lasso di tempo che va dall'anno 2010 all'anno 2017 la categoria alberghi a 1 e 2 stelle ha registrato arrivi superiori alla categoria alberghi 4 e 5 stelle, in particolare nelle annualità 2010 e 2011 le strutture ricettive di fascia inferiore hanno registrato arrivi di 53.194 e 51.067 contro i più modesti numeri delle strutture più lussuose che hanno avuto arrivi di 19.661 e 20.572. Il 2018 rappresenta l'anno della svolta in cui le strutture alberghiere di fascia superiore riescono ad avere arrivi maggiori rispetto alle strutture più modeste andando a registrare arrivi di 46.706 contro i 37.312 degli alberghi a 1 e 2 stelle . Per le strutture alberghiere a 4 e 5 stelle il 2023 è stato l'anno con gli arrivi maggiori degli ultimi quattordici anni andando a confermare un trend in salita già da prima della pandemia (Sistema Statistico Regionale, online).

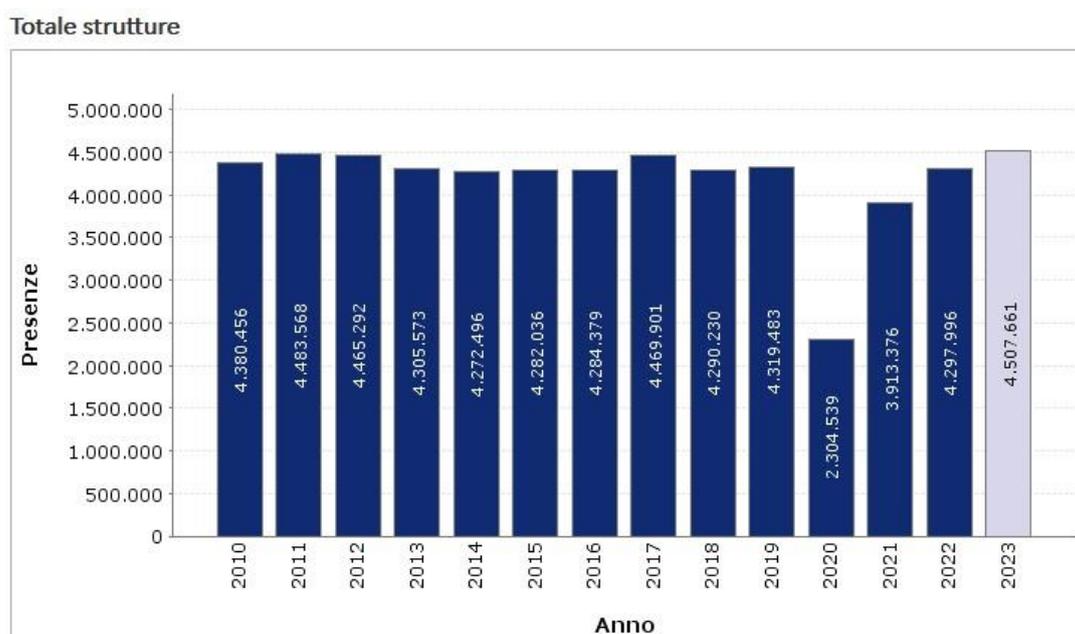
In riferimento alle strutture extralberghiere il sistema Statistico Regionale le suddivide nelle seguenti categorie: campeggi e villaggi turistici, alloggi privati⁴⁸, agriturismi e altri esercizi⁴⁹. Tra queste la categoria che nell'anno 2023 ha goduto di maggiori arrivi è quella formata da campeggi e villaggi turistici con il numero di 269.131 (35%), a seguire si trovano gli alloggi privati con 152.770 (20%) arrivi e gli altri esercizi a 12.376 (2%) arrivi. La categoria che ha registrato il numero inferiore di arrivi è quella degli agriturismi con arrivi pari a solo 3.807 unità. L'andamento degli arrivi per i campeggi e i villaggi turistici negli ultimi tredici anni è rimasto costante fatta eccezione per l'anno 2020 che coincide con la pandemia e il conseguente *lockdown*, anche in questo caso gli anni 2022 e 2023 registrano una situazione in crescita con l'anno 2023 che si conferma quello con il maggiore numero di arrivi. La categoria degli alloggi privati invece mostra un trend in crescita post pandemia, ma la stagione a registrare il maggior numero di arrivi in questo caso è quella del 2017 con 164.174 unità (Sistema Statistico Regionale, online).

⁴⁸ La categoria alloggi privati nel Sistema Statistico Regionale comprende alloggi turistici, unità abitative ammobiliate ad uso turistico e locazioni

⁴⁹ La categoria altri esercizi nel Sistema Statistico Regionale comprende al suo interno gli ostelli, i *bed and breakfast* e le case per ferie

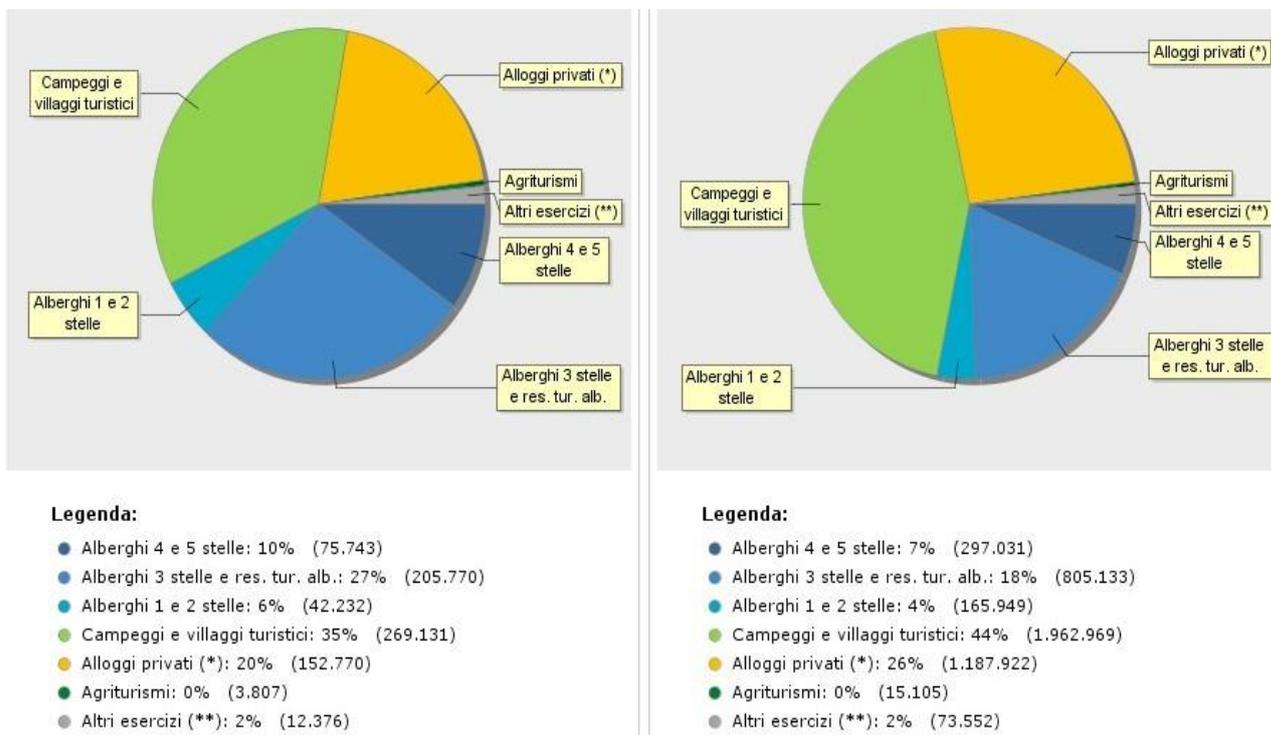
Oltre agli arrivi il Sistema Statistico Regionale propone per il comune di Caorle anche i dati relativi alle presenze degli ultimi tredici anni, la stagione 2023 ha registrato un totale di 4.507.661 presenze con una variazione rispetto all'anno precedente del 4,9%. Questo rappresenta il numero maggiore nel lasso temporale 2010-2023, inoltre anche in questo caso come già riscontrato l'anno 2020 è stato quello con il numero minore di presenze pari a 2.304.539. In particolare le strutture ricettive che hanno registrato le presenze maggiori sono state quelle extralberghiere con 3.239.548 unità mentre gli alberghi hanno contato 1.268.113 presenze. Tra le strutture extralberghiere la categoria campeggi e villaggi turistici ha avuto la percentuale più alta di presenze con 1.962.969 (44%) unità seguita dalla categoria alloggi privati che ha registrato 1.187.922 (26%) presenze, tra le strutture extralberghiere quindi campeggi e villaggi turistici risultano essere i più apprezzati dai turisti registrando il dato migliore sia tra gli arrivi che tra le presenze. Tra le strutture alberghiere invece, nell'anno 2023, risultano maggiori le presenze della categoria alberghi 3 stelle e residenze turistico alberghiere con 805.133 (18%) unità, a seguire gli alberghi 4 e 5 stelle con 297.031 (7%) presenze e infine le strutture alberghiere di fascia inferiore con 165.949 (4%) presenze. Per il comune di Caorle il trend nel numero di presenze per gli anni 2010-2023 risulta costante a eccezione, anche in questo caso, per l'anno 2020 che coincide con la pandemia da COVID-19 e presenze inferiori per l'anno successivo 2021 che possono essere state sempre influenzate dalla pandemia. Le strutture extralberghiere risultano avere presenze maggiori rispetto a quelle alberghiere in tutti gli anni nel lasso temporale 2010-2023 (Sistema Statistico Regionale, online).

Tabella 16. Presenze sul totale delle strutture ricettive del comune di Caorle, anni 2010-2023



Fonte: Elaborazioni dell'ufficio di Statistica della Regione del Veneto su dati Istat - Regione del Veneto
 grafico tratto da: Sistema Statistico Regionale,
https://statistica.regione.veneto.it/jsp/turismo_altri_comuni_dettaglio.jsp?comune=27005&mov=P&periodo=202312&struttura=TT

Tabella 17. Da sinistra arrivi e presenze suddivisi in categorie nel comune di Caorle, anno 2023



Fonte: Elaborazioni dell'ufficio di Statistica della Regione del Veneto su dati Istat - Regione del Veneto
grafico tratto da: Sistema Statistico Regionale,
https://statistica.regione.veneto.it/jsp/turismo_altri_comuni.jsp?comune=27005&periodo=202312

1.3 Paesi e regioni di provenienza dei turisti di Caorle

Il Sistema Statistico Regionale oltre a fornire i dati relativi agli arrivi e alle presenze per le strutture ricettive del comune di Caorle elabora anche le informazioni relative ai paesi stranieri e alle regioni italiane di provenienza dei turisti. In questa sede si è scelto di presentare i dati relativi agli ultimi dieci anni, ovvero dall'anno precedente 2023 al 2013.

A livello nazionale è possibile constatare come la località di Caorle negli ultimi dieci anni abbia accolto visitatori provenienti da ogni regione italiana per un totale nell'anno 2023 di 258.928 arrivi da parte di connazionali, un dato nettamente in miglioramento rispetto ai 68.157 arrivi del 2013. Attualmente il numero maggiore di turisti italiani proviene dalla regione Veneto, la stessa in cui è situato il comune di Caorle. Questo fenomeno può essere spiegato in un'ottica di praticità in quanto il turista decide di scegliere una località di vacanza vicino a casa che gli permette di risparmiare sia sul costo del trasporto sia sui tempi di percorrenza, oppure è possibile che i cittadini decidano di scegliere una località turistica regionale per aiutare economicamente le attività imprenditoriali della propria regione. Le teorie appena esposte, benché realistiche, vanno considerate tenendo presente che nel lasso di tempo 2016-2013 il numero di arrivi dei cittadini veneti che si sono recati a Caorle è stato tra i 15.857 e i

12.943, ovvero inferiori agli arrivi provenienti dalla Lombardia. L'anno 2017 rappresenta un punto di rottura, infatti i 15.857 arrivi del 2016 diventano 133.488 con una differenza di ben 117.631 unità, gli anni successivi manterranno arrivi superiori a 130.000 compreso l'anno della pandemia da COVID 19 e quello successivo (Sistema Statistico Regionale, online).

Una situazione simile può essere verificata anche con gli arrivi dei turisti provenienti dalla regione Friuli Venezia Giulia, questi nel lasso di tempo 2016-2013 non hanno mai superato le 2.000 unità mentre a partire dall'anno 2017 il loro numero ha sempre superato gli 11.900 arrivi. In controtendenza rispetto a quanto visto finora gli anni 2020 e 2021 generalmente con valori inferiori a causa della pandemia registrano il loro dato più elevato, ovvero 13.257 per il 2020 e 14.308 per il 2021. Al momento non è stato possibile individuare quale sia la causa specifica di tale variazione (Sistema Statistico Regionale, online).

Insieme a Veneto e Friuli Venezia Giulia i maggiori flussi di arrivi provengono interamente da altre regioni del nord Italia, prima fra tutte la Lombardia oltre a Trentino Alto Adige, Piemonte e Emilia Romagna. In particolare la Lombardia nelle annualità 2016-2013 è stata la regione di origine del maggior numero di arrivi, a partire dall'anno 2017 anche in questo caso si è verificato un notevole incremento nel numero di arrivi che sono circa raddoppiati e rimasti costanti oltre le 43.000 unità. Nel periodo 2017-2023 è stata la seconda regione per origine degli arrivi dopo la regione Veneto. Dalle altre regioni viene mostrato un andamento stabile nel numero di arrivi, sono presenti alcuni casi con numeri in salita come la Sicilia, la Campania e la Valle d'Aosta. In controtendenza la regione Liguria da cui arrivano attualmente meno di 1.000 arrivi l'anno contro i circa 1.500 registrati per anno nel periodo 2016-2013 (Sistema Statistico Regionale, online).

Tabella 18. Arrivi dalle regioni italiane nelle strutture ricettive del comune di Caorle, anni 2023-2013

Regione	2023	2022	2021	2020	2019	2018	2017	2016	2015	2014	2013
Piemonte	7.370	7.192	7.520	6.301	7.198	7.193	7.544	4.365	4.251	4.241	3.722
Valle d'Aosta	300	288	233	211	259	242	303	154	137	173	136
Lombardia	50.653	48.652	50.045	45.088	43.600	43.805	44.742	21.247	21.043	18.690	17.016
Trentino Alto Adige	28.405	27.521	30.029	24.035	24.932	25.885	23.823	15.766	15.272	14.616	13.437
Veneto	144.459	140.290	159.301	154.808	130.709	134.498	133.488	15.857	15.448	14.530	12.943
Friuli Venezia Giulia	12.415	12.744	14.308	13.257	12.014	11.944	11.929	1.677	1.919	1.506	1.300
Liguria	639	627	522	340	490	578	633	1.614	1.528	1.490	1.565
Emilia Romagna	4.266	3.811	3.237	2.835	3.608	3.861	3.418	10.421	10.850	10.012	8.818
Toscana	2.034	1.550	1.170	795	1.401	1.547	1.213	2.542	2.685	2.450	2.501
Umbria	507	361	298	164	332	421	370	360	352	396	355
Marche	754	552	448	265	586	522	556	953	900	800	810
Lazio	2.211	1.887	1.327	934	1.761	1.666	1.646	1.880	1.755	1.520	1.742
Abruzzo	584	417	251	120	323	277	310	514	516	521	590
Molise	102	77	25	34	39	53	35	54	54	52	53
Campania	1.133	1.094	917	714	942	986	896	903	1.010	973	793
Puglia	1.025	684	705	597	753	787	726	1.031	844	873	920
Basilicata	146	121	133	76	98	118	110	110	150	68	69
Calabria	403	300	275	194	292	302	309	543	419	306	426
Sicilia	1.255	1.199	784	649	1.078	1.024	809	829	767	783	687
Sardegna	267	232	176	150	199	177	258	335	316	319	274
Totale	258.928	249.599	271.704	251.567	230.614	235.886	233.118	81.155	80.216	74.319	68.157

Fonte: tabella realizzata dall'autore con dati tratti dal Sistema Statistico Regionale della regione Veneto

Di seguito vengono invece analizzati i dati relativi agli arrivi nelle strutture ricettive del comune di Caorle provenienti dai paesi stranieri sia europei sia extraeuropei. Negli ultimi dieci anni sono stati accolti turisti provenienti da tutti i cinque continenti, la tabella di seguito fornisce un elenco parziale in quanto si concentra solo sulle nazioni di origine che nel lasso di tempo preso in esame hanno registrato più di 1.000 arrivi. Nell'anno 2023 dal continente americano sono arrivati viaggiatori di nazionalità canadese, statunitense, messicana, venezuelana, argentina e brasiliana oltre a 395 arrivi indicati come provenienti da altri stati; tra questi i cittadini statunitensi sono stati i più numerosi con 929 arrivi. Nello stesso anno dal continente dell'Oceania sono arrivate 263 persone, il principale paese di origine è l'Australia con 190 arrivi e a seguire la Nuova Zelanda con 32. La rimanenza arriva da altri stati del Continente Nuovissimo non specificati. Dall'Asia sono stati registrati arrivi pari a 1.181 unità, tra questi la Cina è lo stato con il maggiore numero di cittadini in visita con 290 persone; rilevanti anche gli arrivi provenienti da Giappone, Corea del Sud e India. Gli stati del continente africano da cui provengono più visitatori sono stati l'Egitto con 35 arrivi e il Sud Africa con 34, dalle altre nazioni africane sono stati riscontrati un totale di 399 arrivi (Sistema Statistico Regionale, online).

Risulta evidente dai dati forniti come la percentuale maggiore di visitatori provenga da stati che si trovano all'interno del continente europeo, più precisamente nell'anno 2023 sono stati riscontrate 163.557 persone provenienti dalla Germania, 159.605 dall'Austria e 49.671 dalla Repubblica Ceca, a seguire gli altri stati con valori importanti ma inferiori. Di primissimo piano gli arrivi da Germania e Austria che risultano superiori in numero non soltanto per l'anno 2023, ma in tutte le annualità nel lasso di tempo

2022-2013. Il 2021 tra quelli presi in esame è l'unico anno in cui gli arrivi provenienti dall'Austria (122.472) sono stati superiori rispetto a quelli provenienti dalla Germania (121.602). Può essere constatato come, analogamente a quanto già riscontrato sul piano nazionale, tra gli anni 2016 e 2017 avviene un notevole incremento di arrivi da parte di cittadini austriaci e cechi che passano dai 25.254 del 2016 ai 128.292 del 2017 nel caso dell'Austria e dai 2.120 del 2016 ai 45.515 del 2017. Altri paesi del continente europeo da cui arrivano un rilevante numero di visitatori sono la Danimarca, i Paesi Bassi, la Polonia, la Slovacchia, l'Ungheria e la Svizzera - Liechtenstein⁵⁰ (Sistema Statistico Regionale, online).

La tabella mostra inoltre come gli arrivi provenienti dalla Russia nel lasso di tempo 2019-2013 siano stati stabilmente oltre le 1.000 unità con il valore massimo di 1.926 nell'anno 2017, in seguito nel 2020 si verifica una diminuzione degli arrivi che può essere imputabile alla pandemia come già visto in precedenza. In questo caso però i valori non tornano con la fine dell'emergenza nel 2021 a una situazione di normalità, la ragione di tale causa può risiedere nella decisione del governo russo di avviare una occupazione su larga scala in Ucraina iniziata il 24 febbraio 2022 (Sistema Statistico Regionale, online).

Tabella 19. Arrivi principali dagli stati stranieri nelle strutture ricettive del comune di Caorle, anni 2023-2013

Stato	2023	2022	2021	2020	2019	2018	2017	2016	2015	2014	2013
Austria	159.605	151118	122.472	47.249	130.828	131.303	128.292	25.254	24.572	22.392	20.740
Belgio	2530	2585	1767	982	2.321	3.046	3.289	4.604	4.264	4.609	4.735
Danimarca	10046	9926	6.089	1401	9.901	11.094	13.303	11.407	10.050	9.426	11.138
Francia	3758	3303	2.285	1555	4.798	5.315	5.079	2.607	2.835	2.721	2.739
Germania	163557	155888	121.602	63.471	134.316	131.320	143.814	203.198	194.596	174.743	171.662
Irlanda	3045	2486	135	76	2.276	2.055	1.790	1.888	2.025	1.658	1.694
Paesi Bassi	11166	10779	7.800	5.095	10.316	11.379	12.315	25.955	24.507	25.929	27.596
Polonia	24867	16392	9.241	3.682	20.119	17.826	17.947	2.585	2.774	2.573	2.404
Gran Bretagna	3372	3110	401	725	4.271	3.735	3.643	23.306	20.405	19.025	17.785
Repubblica Ceca	49671	41993	23.424	7.579	43.123	45.302	45.515	2.120	2.320	1.976	2.241
Russia	431	619	487	365	1.817	1762	1.926	1.267	1.327	1.885	1.743
Slovacchia	11468	9388	4.343	723	7.875	7.165	7.070	221	236	184	213
Slovenia	3070	2064	1.163	827	1.737	1.649	1.649	591	734	693	776
Svezia	1879	1655	415	125	2.111	2.421	3.217	3.275	3.185	2.828	2.795
Svizzera - Liechtenstein	17968	17342	13.959	7.388	15.370	15.394	16.216	12.420	11.936	10.267	10.629
Ungheria	17979	12621	5.125	1.968	14.350	13.451	11.414	750	715	611	623
Romania	3977	3351	2.267	1.556	2.608	2.114	1.991	446	385	284	322
Ucraina	2761	1851	478	264	1.080	898	682	318	228	189	233

Fonte: tabella realizzata dall'autore con dati tratti dal Sistema Statistico Regionale della regione Veneto

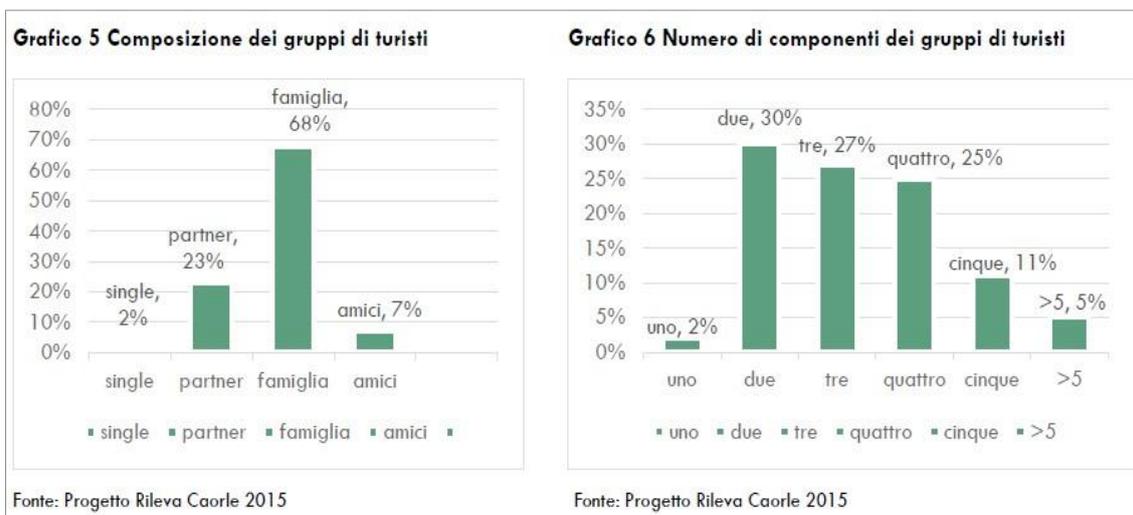
1.4 Progetto "Rileva Caorle"

Con l'obiettivo di conoscere in maniera più approfondita l'opinione e il livello di soddisfazione dei turisti che trascorrono le loro vacanze nella località di Caorle il Comune insieme al Consorzio Arenili ha avviato il progetto "Rileva Caorle", deciso nel

⁵⁰ Il Sistema Statistico Regionale unisce i dati relativi agli arrivi provenienti da Svizzera e Liechtenstein, va però notato che benché confinanti si tratta di due stati separati tra loro e indipendenti

2014 l'iniziativa si è concretizzata nel 2015 attraverso una indagine demoscopica condotta nei mesi di luglio e agosto. Le interviste sono state condotte da un gruppo di rilevatori accompagnati da personale in grado di parlare fluentemente le lingue straniere, questo perché come è stato mostrato anche dai dati del Sistema Statistico Regionale la località balneare ospita ogni anno numerosi turisti stranieri provenienti soprattutto da paesi di lingua tedesca. I dati riportati si basano su 1.346 interviste effettuate nelle giornate di giovedì, venerdì e domenica; il sabato è stato escluso perché ritenuto giorno di "cambio" mentre il lunedì, martedì e mercoledì sono stati esclusi per evitare di intervistare turisti appena giunti a Caorle e quindi non ancora ambientati. Gli intervistati sono stati suddivisi sulla base dell'età con le seguenti percentuali: età inferiore a 25 anni (13%), da 26 a 35 anni (16%), da 36 a 45 anni (33%), da 46 a 55 anni (22%), oltre i 55 anni (14%); si può notare come la maggior parte delle persone che hanno risposto al sondaggio hanno una età adulta compresa tra i 36 e i 55 anni. Significativi sono soprattutto i risultati inerenti alla composizione dei gruppi, infatti il 68% degli intervistati ha dichiarato di essere in vacanza con la propria famiglia mentre il 23% viaggia con il partner. Questo viene confermato dai dati sul numero di componenti all'interno del gruppo, si può vedere che il 27% degli intervistati viaggia in un gruppo di tre persone, il 25% in un gruppo da quattro mentre il 30% viene accompagnato da una sola persona. La situazione meno presente è rappresentata dalle persone che viaggiano da sole (2%), i gruppi formati da amici invece sono più numerosi ma con una percentuale decisamente inferiori rispetto a chi viaggia in coppia o in famiglia. Questa rilevazione è particolarmente importante sia per gli operatori turistici del settore alberghiero che per gli enti preposti all'organizzazione degli eventi. I primi infatti possono organizzare meglio la loro offerta incentrandola sul target delle famiglie attraverso promozioni e servizi mirati, i secondi invece devono orientarsi sul programmare eventi adatti anche a bambini e adolescenti. Nel complesso i turisti mostrano un livello di soddisfazione alto per quanto riguarda la spiaggia, i servizi della spiaggia e il suo grado di pulizia; a conferma di questo il fatto che ben l'83% degli intervistati era già stato in vacanza presso la località balneare. Probabilmente anche per questo motivo il 54% dei turisti ha prenotato il proprio soggiorno contattando direttamente le strutture, il 35% lo ha fatto tramite internet mentre un minore 11% si è recato presso una agenzia turistica; considerando che i dati fanno riferimento all'anno 2015 è possibile ipotizzare che oggi la percentuale di coloro che prenotano tramite internet sia cresciuta, invece quella di coloro che si rivolgono all'agenzia sia ulteriormente diminuita. I grafici seguenti mostrano a sinistra la tipologia di gruppo a cui appartengono le persone intervistate, a destra il numero di componenti all'interno del gruppo (DMO Caorle, 2016; Comune di Caorle, online).

Tabella 20. Grafici inerenti alla composizione e al numero di componenti dei gruppi di turisti intervistati



Fonte: DMO Caorle (2016) *Caorle 2020: Destination plan*. pagina 14

2. Itinerari con la bicicletta proposti

Il territorio offre ai visitatori una serie di percorsi ciclo turistici adatti sia ai ciclisti amatoriali, sia agli sportivi più allenati. Tra questi molto popolare risulta essere il percorso che porta dal centro storico alla laguna di Caorle e ai suoi Casoni, ma anche l'offerta della tenuta di Ca' Corniani o l'itinerario lungo il fiume Livenza. La presenza di questi percorsi mette in evidenza il lavoro svolto dagli organi di gestione del territorio, infatti nel 2015 la DMO di Caorle aveva indicato l'insufficienza delle piste ciclabili esistenti come uno dei punti di debolezza della località; la stessa DMO però riconosce nel cicloturismo oltre che nello sport più in generale uno dei prodotti complementari da abbinare all'offerta tradizionale della spiaggia e su cui investire. Di seguito saranno illustrati i principali itinerari ciclistici proposti all'interno del materiale informativo fornito dai canali turistici del comune di Caorle (Caorle.eu, online; DMO Caorle, online).

2.1 La tenuta di Ca' Corniani e la sua ciclostazione

Il territorio che circonda Caorle è stato protagonista tra la seconda metà dell'800 e la prima metà del secolo scorso di importanti interventi di bonifica, questi hanno modificato fortemente il paesaggio circostante passando da una realtà paludosa a una agricola. All'interno di questo contesto si trova oggi il borgo rurale e l'omonima azienda agricola di Ca' Corniani, situati a circa 3 km rispetto al centro di Caorle. In origine la proprietà era stata acquistata prima dalla nobile famiglia veneziana di Cottoni e in seguito dalla famiglia Corniani nel 1600, successivamente nell'anno 1851 viene ceduta alle Assicurazioni Generali che mettono in atto il processo di bonifica di quei territori paludosi. Attualmente il centro ha una estensione di 1770 ettari e presenta una rinomata cantina, un centro polifunzionale per la valorizzazione e

promozione del territorio oltre alla ciclostazione (Conti, Montagner, 2006; Pavan, 2007; Ca' Corniani, online; Caorle.eu, online).

Il tour proposto dal materiale informativo della località di Caorle prevede come punto di partenza piazzale Olimpia (tra lo stadio e il palazzetto dello sport), da qui si procede verso sinistra su Strada Palangon in direzione del ponte Saetta. Attraversato il ponte si procede verso il Museo del Mare e l'Ecopark per poi continuare su via Strada Nuova, una volta attraversato il ponte delle Bilance si prosegue fino a raggiungere Ca' Corniani. Il tempo di percorrenza per questo giro, compresa la visita alla tenuta, è di circa 2 ore con una distanza di 23 km. La tenuta e i suoi confini sono attraversati da 32 km di percorsi ciclopedonali di cui circa 10 già realizzati e i restanti in fase di realizzazione su strada sterrata e segnalata tramite corsie fiorite. L'edificio che era adibito a cantina negli anni '70 è stato riconvertito e oggi ospita la ciclo stazione in collaborazione con BikeandGo (vedi punto 3.4 Servizio di noleggio biciclette, esercizi commerciali), al suo interno è possibile trovare il servizio di noleggio per le biciclette oltre a un punto di ristoro, lo spogliatoio e le docce (Ca' Corniani, online; Caorle.eu, online).

2.2 Itinerario della laguna di Caorle

Il tour proposto in direzione della laguna di Caorle ha una lunghezza di 8 km e un tempo di percorrenza stimato in circa 30 minuti, comprende sia strada asfaltata che tratti di sterrato. Il punto di partenza suggerito è piazzale Olimpia, da qui si procede in direzione piazza Veneto fino a raggiungere il lungomare Trieste in corrispondenza della spiaggia. Il percorso prevede di costeggiare la spiaggia di Levante fino a imboccare viale dei Cacciatori al termine del lungomare Trieste, terminato il rettilineo di viale dei Cacciatori si raggiunge Falconera. A questo punto ci si dirige verso la foce del canale Nicesolo oltre la quale si trova la zona naturalistica della Brussa, proseguendo verso nord si lascia la strada asfaltata per imboccare una pista ciclabile e pedonale sterrata. Proseguendo lungo il percorso si costeggia la laguna di Caorle dove è possibile vedere i tradizionali Casoni oltre alla ricchezza di flora e fauna. Giunti in fondo alla strada ci si trova di fronte il canale Saetta, girando verso sinistra e costeggiando il canale si fa ritorno al punto di partenza presso piazzale Olimpia (Caorle.eu, online).

2.3 Itinerario da Caorle a Concordia Sagittaria e Portogruaro

A circa 25 km da Caorle si trovano le località di Concordia Sagittaria e Portogruaro, queste sono raggiungibili in bicicletta tutto l'anno tramite un percorso ciclabile che collega Caorle a Portogruaro oppure nella stagione estiva tramite il servizio "Passo barca"⁵¹. Concordia Sagittaria, in epoca romana *Iulia Concordia*, presenta testimonianza di insediamenti umani già prima dell'età del Ferro, tra il 42 a.C. si sviluppa un importante insediamento romano grazie alla sua posizione strategica

⁵¹ Vedi anche 3.2 Servizio Passo barca

collocata tra la via Annia e la via Postumia; oltre a trovarsi in corrispondenza di queste due arterie di comunicazione poteva vantare anche un collegamento diretto tramite il fiume Lemene con l'allora porto romano di Caorle. Il fiume Lemene ha rappresentato un elemento importante anche per la fondazione di Portogruaro, centro esistente già in epoca medievale sotto il controllo del vescovado di Concordia. Oggi sono ancora presenti nel centro storico i palazzi di epoca medievale caratterizzati dall'influsso stilistico veneziano, menzionabili inoltre gli scorci paesaggistici sul fiume Lemene (Pavan, 2007; Caorle.eu, online).

L'itinerario proposto può essere effettuato tutto l'anno, la distanza percorsa è approssimativamente di 50 km con un tempo di percorrenza stimato in 4 ore e adatto anche per ciclisti amatoriali o famiglie. Il punto di partenza è presso piazzale Olimpia, da qui si procede lungo strada Palangon in direzione del Museo del Mare per raggiungere l'Ecopark. Da qui si imbecca la pista ciclabile che corre parallela alla SP 59 per un tratto di 3,7 km fino ad arrivare a un semaforo, qui si attraversa la strada e si prosegue verso la località di San Gaetano. Al termine di strada Riello si può decidere se attraversare subito il ponte sul Lemene o proseguire fino a raggiungere e attraversare il ponte in località Marango, in entrambi i casi si arriva sulla strada Durisi. Proseguendo dritti si imbecca la strada non asfaltata (stradina bianca) che costeggia la SP 42, una volta attraversato il ponte si entra nella municipalità di Concordia Sagittaria. Da qui si procede in direzione del bosco delle Lame, giunti nuovamente sulla SP 42 la si attraversa per poi imboccare via Lame e percorrere 3,5 km di strada con ghiaia. All'incrocio con via Frattuzza si gira in destra in direzione SP 68, qui il collegamento della pista ciclabile non è continuo e costringe a una serie di svolte prima di tornare sulla pista ciclabile. Imboccata nuovamente la pista ciclo-pedonale si procede per 2,5 km fino a raggiungere sulla sinistra il ponte sul Lemene, una volta attraversato quest'ultimo si trova sulla destra il centro di Concordia Sagittaria. Per raggiungere Portogruaro da qui è possibile seguire la pista ciclabile di via Claudia che costeggia il Lemene, giunti a destinazione sono stati percorsi circa 25 km. Per tornare a Caorle è possibile eseguire lo stesso percorso ma a ritroso (Caorle.eu, online).

Durante il periodo estivo è attivo il servizio "Passo barca" presso San Gaetano, questo permette ai ciclisti di raggiungere Concordia Sagittaria/ Portogruaro con il tempo inferiore di 3 ore rispetto alle 4 del giro appena descritto. L'itinerario ha anche in questo caso come punto di partenza piazzale Olimpia, da qui si imbecca una strada bianca non asfaltata che corre parallela al canale Saetta per una distanza di 2,5 km. Al termine della strada è situato l'imbarco che permette l'attraversata della foce del Lemene anche con la propria bicicletta, una volta sbarcati si procede su strada San Gaetano costeggiando il fiume per una distanza di circa 2 km fino a raggiungere il ponte. Giunti a questo punto si seguono le indicazioni dell'itinerario precedente percorribile tutto l'anno per arrivare a strada Durisi (Blu est travel & tours, online; Caorle.eu, online).

2.4 Itinerario lungo il fiume Livenza

L'itinerario ciclabile lungo il fiume Livenza si presenta come una prosecuzione del percorso che porta a Ca' Corniani, questa soluzione ha una lunghezza totale di 31 km e un tempo di esecuzione stimato in 3 ore. Il percorso si estende tra strada asfaltata e sterrato con un basso livello di difficoltà che lo rende adatto anche ai ciclisti meno esperti, il punto di partenza si trova in piazzale Olimpia. Si imbecca strada Palangon in direzione del ponte Saetta, una volta attraversato il ponte si prosegue fino a raggiungere l'Ecopark da dove si imbecca via Strada Nuova. Una volta oltrepassato il ponte soprannominato "delle bilance" si prosegue costeggiando alla nostra destra il fiume Livenza, si procede fino a raggiungere il borgo in località Ca' Corniani. Lasciandosi la cantina e la ciclo stazione sulla sinistra si imbecca il sentiero ciclo-pedonale che conduce alla località di Ca' Cottoni, da qui si procede lungo la SP62 fino all'incrocio con via Traghetto dove si imbecca la pista ciclabile sull'argine. Una volta giunti al ponte sul fiume Livenza lo attraversiamo e seguiamo dritti fino a raggiungere il territorio comunale di Torre di Mosto, a questo punto sono stati percorsi circa 16 km. Giunti al paese di Sant'Anna di Boccafossa giriamo verso sinistra in direzione di via Boccafossa in corrispondenza del Museo del Paesaggio. Percorsi 300m si attraversa il ponte in ferro e si tiene la sinistra per raggiungere la località di San Giorgio di Livenza tornando così nel territorio della municipalità di Caorle. Giunti a San Giorgio di Livenza imbuchiamo via della Resistenza, vicino al cimitero del paese, per raggiungere il ponte situato sulla Livenza Morta dove si gira in destra su via Bonotto e successivamente su via Traghetto. Al termine di via Traghetto si giunge nuovamente in località Ca' Cottoni, da questo punto è possibile fare ritorno a piazzale Olimpia seguendo la strada fatta all'andata ma a ritroso (Caorle.eu, online).

2.5 Itinerario da Caorle a Eraclea Mare

I visitatori hanno la possibilità di raggiungere la località balneare di Eraclea Mare da Caorle anche attraverso la pista ciclabile completamente asfaltata, il percorso copre una distanza totale di 30 km e richiede un tempo stimato in circa 3 ore per essere completato. L'itinerario proposto è facile e quindi adatto anche ai principianti o alle famiglie con bambini, il punto di partenza usato a riferimento è piazzale Olimpia. Dal piazzale si procede in direzione del ponte Saetta per proseguire sulla sinistra verso Porto Santa Margherita e Duna Verde, i successivi 10 km permettono di arrivare a Duna Verde costeggiando sulla sinistra anche il villaggio turistico Pra' delle Torri e i suoi estesi campi da golf. Giunti a Duna Verde si procede in direzione del villaggio turistico San Francesco fino a raggiungere la rotatoria situata sul confine della municipalità di Caorle, da qui si gira a destra per imboccare il rettilineo lungo 2km. Al termine del rettilineo si gira in sinistra in via Abeti e successivamente subito in destra in via delle Pinete, da questo punto è possibile costeggiare la spiaggia di Eraclea Mare su una pista ciclabile caratterizzata dalla vegetazione di lecci e pini marittimi. Arrivati alla rotatoria si gira in sinistra in via Marinella e in seguito in via dei Ginepri a destra, giunti in fondo

ci si trova alla Laguna del Mort. Il percorso per tornare a Caorle dalla Laguna del Mort è uguale a quello fatto all'andata, ma a ritroso (Caorle.eu, online).

Durante il periodo estivo è possibile eseguire una variante al percorso appena descritto, infatti al termine della spiaggia di Ponente in corrispondenza della foce del fiume Livenza è disponibile un servizio traghetto che consente ai visitatori di raggiungere la sponda opposta anche con la propria bicicletta. Scendendo dal traghetto sul lato di Porto Santa Margherita si imbecca la pista ciclabile che corre parallela a viale Lepanto, terminato il viale si giunge presso la piscina comunale dove tenendo la destra ci si immette nella pista ciclabile che conduce al complesso di Lido Altanea. Giunti a Lido Altanea è possibile collegarsi alla pista ciclabile che costeggia la strada provinciale in direzione di Duna Verde, una volta raggiunta la località di Duna Verde si prosegue come descritto nell'itinerario possibile tutto l'anno sopra indicato (Caorle.eu, online).

2.6 Itinerario da Caorle verso la Brussa e l'Oasi di Vallev ecchia

Durante la stagione estiva è possibile, grazie al servizio "Passo barca"⁵², percorrere un itinerario ciclabile che porta all'Oasi naturalistica di Vallev ecchia e in località Brussa. Il percorso si estende su una lunghezza stimata in circa 20 km e un tempo di percorrenza calcolato in 2 ore, il livello di difficoltà è basso. Ponendo come punto di partenza piazzale Olimpia si imbecca verso destra la strada bianca che affianca il canale Saetta e si procede per 2,5 km, al termine si arriva in corrispondenza dell'imbarco del servizio di navigazione. Tramite imbarcazione si effettua l'attraversata, è possibile caricare anche la propria bicicletta, per arrivare in località Brussa dove è situato il Centro Visitatori Vallev ecchia. Da via Dossetto si imbecca verso sinistra la pista ciclabile non asfaltata, al termine di quest'ultima si trova una zona attrezzata alla sosta nei pressi della spiaggia e della pineta. Giunti all'area di sosta è possibile seguire i percorsi verso le aree umide sia in direzione destra che sinistra, l'area si presta bene alle attività di *bird watching* oltre che all'avvistamento di altri mammiferi selvatici e della ricca flora. Per fare ritorno al punto di partenza è possibile percorrere l'itinerario dell'andata, ma a ritroso (Caorle.eu, online).

3. Servizi legati al cicloturismo

La destinazione di Caorle è stata protagonista negli ultimi decenni di un forte sviluppo per quanto riguarda non solo le infrastrutture, ma anche i servizi legati al ciclismo e al cicloturismo. Tali miglioramenti potranno andare a beneficio sia dei visitatori in vacanza presso la località balneare sia dei residenti del comune e dei dintorni. Di

⁵² Il materiale informativo fornito dai canali turistici del comune di Caorle indica che l'attraversamento avviene con il servizio "Passo barca", l'autore tuttavia ritiene che il servizio necessario per questo itinerario si quello "X lagoon"

seguito in questo paragrafo saranno illustrati i servizi "*X lagoon*", "*Passo barca*" e le opportunità di noleggio.

3.1 Servizio *X lagoon*

Il comune di Caorle confina a est con un'altro comune dalla forte vocazione balneare, quello di San Michele al Tagliamento - Bibione. Per i turisti è possibile, nel periodo che va dalla primavera all'autunno, realizzare delle escursioni in bicicletta che partendo dal centro di Caorle⁵³ arrivano al territorio di Bibione attraversando la laguna e l'oasi naturalistica di Vallev ecchia. Questo è possibile grazie a un servizio di trasporto su barca chiamato *X lagoon* e disponibile con prenotazione obbligatoria al sito: www.xlagoon.it (Caorle.eu, online; *X lagoon*, online).

Sull'imbarcazione è possibile portare con se anche la propria bicicletta inclusa nel prezzo del biglietto, oppure è possibile noleggiarne una in fase di prenotazione⁵⁴ per trovarla poi direttamente sulla barca al costo di 8 euro. I bambini di altezza inferiore al metro viaggiano gratis mentre i cani possono salire a bordo solo se muniti di guinzaglio. In caso di condizioni meteo sfavorevoli il servizio può essere sospeso (Caorle.eu, online; *X lagoon*, online).

Il servizio per l'anno corrente è il seguente: dal 13 aprile al 24 maggio e dal 23 settembre al 27 ottobre è disponibile solo nelle giornate di sabato e domenica, dal 25 maggio al 22 settembre è invece disponibile tutti i giorni. Il percorso dispone di tre punti di attracco lungo la navigazione che sono: Caorle, in via Strada Passo Falconera alla località Isola dei Pescatori; a Vallev ecchia in via del Dossetto 1 presso il Centro Visitatori di Veneto Agricoltura; a Bibione in via della Laguna 14 in località Bibione Pineda. L'orario del servizio prevede tre corse giornaliere di andata e tre di ritorno, la prima corsa parte da Caorle alle ore 9.15 del mattino per arrivare a Bibione alle 10.35 per un totale di un'ora e venti circa di navigazione. L'ultima corsa di ritorno parte da Bibione alle ore 17.25 per arrivare a Caorle alle ore 18.45, nella tabella 22 è possibile vedere più nel dettaglio gli orari disponibili, per approfondire ulteriormente si rimanda all'appendice F (Caorle.eu, online; *X lagoon*, online).

⁵³ L'imbarco di Caorle (Isola dei Pescatori) si trova a 2,5 km circa dal centro storico, in questo caso si fa riferimento a una escursione che inizia dal centro per arrivare all'imbarco. Non si intende una escursione che inizia dall'imbarco

⁵⁴ La bicicletta a noleggio deve essere prenotata tramite messaggio telefonico sms o WhatsApp, mer maggiori dettagli <https://new.xlagoon.it/> (in data 18/07/2024)

Tabella 21. Orari per la stagione 2024 servizio X lagoon

Partenza / Departure			
CAORLE	09:15	12:10	16:00
VALLEVECCHIA	10:05	13:00	16:50
Arrivo / Arrival			
BIBIONE	10:35	13:30	17:20
Partenza / Departure			
BIBIONE	10:40	13:35	17:25
VALLEVECCHIA	11:10	14:05	17:55
Arrivo / Arrival			
CAORLE	12:00	15:00	18:45

Fonte: immagine tratta da: <https://new.xlagoon.it/> (in data 18/07/2024)

I prezzi dei biglietti per la stagione 2024 sono riportati nella tabella n. che segue e fanno riferimento al sito web ufficiale del servizio.

Tabella 22. Prezzi per la stagione 2024 servizio X lagoon

Tratta	Biglietto di sola andata	Biglietto di andata e ritorno
Caorle - Bibione	12 €	18 €
Bibione - Caorle	12 €	18 €
Caorle - Vallevecchia	8€	12 €
Bibione - Vallevecchia	6€	9€

Fonte: tabella realizzata dall'autore con dati tratti da: <https://new.xlagoon.it/> (in data 18/07/2024)

3.2 Servizio Passo barca

Il collegamento Passo barca è un servizio senza necessità di prenotazione che tramite una piccola imbarcazione elettrica permette di attraversare la foce del fiume Lemene con la propria bicicletta per visitare le località dell'entroterra di Marango, Portogruaro e Concordia. L'attraversata ha una durata di circa 5 minuti e mette in collegamento Caorle (presso l'Isola dei Pescatori vicino all'imbarco per il traghetto Vallevecchia - Bibione) con la località di San Gaetano. Il servizio per la stagione 2024 è stato attivato in data 15 giugno, è attivo nei fine settimana dal venerdì alla domenica con le seguenti fasce orarie: 9.00/12.30 al mattino e 15.00/18.30 nel pomeriggio. Fino alla stagione 2023 il servizio era gratuito, mentre per l'anno corrente il costo è di 2 euro per il solo viaggio di andata oppure di 3 euro per l'andata e il ritorno, come nel caso del servizio X lagoon in caso di condizioni atmosferiche sfavorevoli può essere sospeso (Blu est travel & tours, online; Caorle.eu, online).

3.3 Servizio di noleggio biciclette, "Caorle On Bike"

Il comune di Caorle offre la possibilità grazie al progetto "Caorle on bike" di noleggiare una bicicletta elettrica oppure di ricaricare la propria e-bike. Il servizio è stato

inaugurato nella giornata di venerdì 16 dicembre 2022 nell'ambito dell'iniziativa Interreg Italia-Croazia SUTRA che ha permesso l'acquisto di 60 biciclette elettriche e l'installazione di 72 colonnine elettriche di ricarica, di queste 8 sono state posizionate presso il parcheggio Eco Park e riservate alla ricarica dei mezzi privati. Tale attrezzatura è suddivisa tra le due aree predisposte presso il parcheggio scambiatore Eco Park in via G. Gallini e il parcheggio in Piazza Veneto. Il progetto ha avuto un costo complessivo di 260.000,00 € compresi di IVA ed è stato finanziato dallo Stato Italiano per il 20% e dall'Unione Europea per l'80%. Il visitatore intenzionato a usufruire del servizio di noleggio e/o ricarica può farlo tramite l'applicazione "Caorle On Bike" scaricabile sia tramite GooglePlay che da AppleStore (Caorle.eu, online; Comune di Caorle, online).

Inoltre, sempre all'interno del progetto "Caorle on bike", nel mese di agosto 2023 è stato inaugurato un terzo punto di noleggio per 12 biciclette elettriche presso il piazzale Portesin a Porto Santa Margherita. Il servizio viene attivato sempre tramite l'utilizzo dell'applicazione "Caorle On Bike", al momento dell'inaugurazione non sono state installate le colonnine di ricarica pertanto è il personale della ditta addetta al servizio che si occuperà di verificare lo stato di ricarica delle e-bike. In data 6 luglio 2024 l'amministrazione comunale di Caorle tramite i suoi canali social rende noto che a Porto Santa Margherita è stata inaugurata presso piazzale Darsena una nuova postazione di noleggio dotata di 9 biciclette elettriche. Tramite il sito web di riferimento per il servizio quest'ultimo punto di noleggio e ricarica risulta l'unico attualmente attivo per la località di Porto Santa Margherita, invece il punto la cui creazione era prevista a Duna Verde sembra non essere ancora stato realizzato (Comune di Caorle, online; Caorle On Bike, online).

Il costo del servizio dichiarato è di 3€ per i primi sessanta minuti di utilizzo, successivamente alla prima ora il costo aggiuntivo è di 0,05 € ogni due minuti fino a un massimo di 30€ al giorno (Caorle On Bike, online).

3.4 Servizio di noleggio biciclette, esercizi commerciali

Oltre al servizio di noleggio "Caorle On Bike" i visitatori possono noleggiare le biciclette anche presso le attività commerciali presenti nel territorio comunale, tra queste troviamo:

- BikeandGo, realtà presente sul territorio di Veneto e Friuli Venezia Giulia con sette punti di noleggio⁵⁵ per biciclette tradizionali, bici elettriche, accessori come seggiolini e carrellini, riscio, gokart e kayak. Con riferimento al comune di Caorle si trova all'interno della Tenuta Ca' Corniani dove è stata allestita una ciclo stazione con punto di noleggio per permettere ai turisti di visitare i percorsi della tenuta (BikeandGo, online).

⁵⁵ Oltre al punto di noleggio presso la tenuta di Ca' Corniani sono presenti a Bibione in Corso del sole 53, a Lignano presso Passo Barca X River e all'interno di Marina Azzurra resort, a Lignano Sabbiadoro in via Lilienfeld 34, a Grado all'interno della tenuta Primero e a Sauris in via Sauris di Sopra 50 (BikeandGo, online)

I canali informativi con la clientela sono molto curati, dispongono di un profilo Facebook, Instagram, YouTube e Tripadvisor. Il sito internet ufficiale del servizio presenta una buona grafica e mette in evidenza sia l'indirizzo mail per chiedere informazioni che il numero telefonico attivo dal lunedì al venerdì nelle ore 8.30-18.30. Disponibile in tre lingue (italiano, inglese e tedesco) il sito internet permette inoltre di prenotare direttamente online i servizi desiderati oltre ai costi applicati, a titolo di esempio il prezzo per il noleggio di una bicicletta manuale varia dai 15€ giornalieri ai 50€ per una settimana. Oltre al servizio di noleggio vengono offerti tour guidati a partire da 20€, per la località di Caorle viene proposta la visita dell'entroterra oppure della laguna ai Casoni (BikeandGo, online).

- Sifrà rent Caorle, realtà situata a Caorle con due punti di noleggio presso Viale Santa Margherita 135 e Viale Marconi 49, offre la possibilità di noleggiare biciclette tradizionali, biciclette elettriche, risciò e monopattini oltre al servizio di riparazione su richiesta e la consegna/ ritiro a domicilio (Sifrà rent Caorle, online).

Questa attività commerciale, come BikeandGo, cura i propri canali informativi con la clientela e oltre al sito internet ufficiale possiede un profilo Instagram. Il sito web presenta una bella grafica e mostra i servizi offerti, il costo, da la possibilità di prenotare il mezzo desiderato, indica il numero telefonico e l'indirizzo mail per chiedere informazioni. Ricontrabile come l'italiano sia l'unica lingua disponibile, inoltre non viene indicata la fascia giornaliera e oraria in cui è attivo il numero telefonico. Il costo per il noleggio di una bicicletta manuale è di 15 € al giorno, non sono indicate le opzioni per più giorni (Sifrà rent Caorle, online).

- Caorle Bike, realtà presente in via dello Storione 3 a Caorle, vicino piazza S. Antonio. Il servizio è aperto tutto l'anno, su prenotazione nel periodo invernale e offre la possibilità di noleggiare biciclette, risciò e tandem (Caorle Bike, online).

I canali informativi di questa attività commerciale comprendono un sito internet ufficiale, un profilo Facebook e un canale YouTube. Il sito web presenta una impaginazione grafica meno accattivante rispetto a quella di BikeandGo e Sifrà rent Caorle, nonostante questo sono ben visibili l'indirizzo del punto di noleggio e il numero di telefono oltre alla possibilità di scelta tra le lingue italiano, tedesco e inglese. In questo caso non è possibile prenotare direttamente dal sito internet i servizi desiderati, il listino prezzi non è presente inoltre l'indirizzo mail per chiedere informazioni risulta molto difficile da trovare. Costatabile come i testi all'interno del sito non siano provvisti di link di collegamento che renderebbero più agevole la navigazione, anche in questo caso non viene indicata la fascia giornaliera e oraria in cui il numero di telefono è attivo (Caorle Bike, online).

- Blu Aurora Rent, realtà presente a Caorle con due sedi situate in Viale Santa Margherita 48 e in via Istria 4. Questa attività commerciale si occupa del noleggio di biciclette, risciò e monopattini. Attualmente non dispone di un sito web ufficiale, l'unico canale informativo disponibile per comunicare con la clientela è un profilo

Facebook che però non risulta assolutamente aggiornato. Presso il portale informativo online di Caorle è possibile trovare il numero telefonico a cui chiedere informazioni mentre alla loro pagina Facebook viene indicato un indirizzo mail, tali dati però non sono di immediata reperibilità come per gli altri esercizi di noleggio sopra descritti. Il costo e i dettagli dei servizi offerti non vengono indicati online (Caorle.eu, online).

4. Eventi ed iniziative legate al cicloturismo

L'amministrazione di Caorle insieme agli enti pubblici e privati del territorio sta organizzando negli ultimi anni una ricca serie di eventi per animare non soltanto la stagione turistica estiva, ma anche quei periodi che presentano un numero minore di arrivi. Tra questi un ruolo di primo piano viene assegnato agli eventi sportivi che molto spesso sono programmati proprio durante la stagione primaverile ed autunnale, allo stesso tempo la presenza in quest'area di percorsi e infrastrutture ciclabili si presta alla promozione di iniziative legate al ciclismo. L'autore ritiene che parlando di eventi legati al cicloturismo a Caorle il più importante in termini di prestigio e risalto mediatico sia stato il Giro d'Italia ospitato nell'anno 2023, questo e altre iniziative legati al mondo della bicicletta vengono presentati nei paragrafi seguenti.

4.1 Il Giro d'Italia a Caorle

Il Giro d'Italia rappresenta a livello nazionale un importantissimo evento sportivo legato al mondo della bicicletta, nasce nell'agosto del 1908 quando il giornale sportivo "La Gazzetta dello Sport" annuncia l'intenzione di organizzare per l'anno successivo l'evento intitolato "Giro d'Italia". A prendere l'iniziativa sono tre dipendenti del giornale: il direttore Eugenio Camillo Costamagna (1864-1918), l'amministratore Armando Cougnet (1880-1959) e il redattore capo Tullo Morgagni (1881-1919) andando ad anticipare le intenzioni del giornale "Corriere della sera" anch'esso interessato a organizzare una corsa a tappe ispirata al francese *Tour de France* nato nel 1903. Il giorno 13 maggio 1909 alle ore 2.53 da Milano comincia ufficialmente la prima edizione della manifestazione che in quell'anno conta 8 tappe e un percorso di 2447 km vinti dal ciclista Luigi Ganna (1883-1957)(Belloni, 2021; Giro d'Italia, online; Treccani, online).

Nell'anno 2023 (venerdì 24 maggio) Caorle per la prima volta è stata la città di arrivo della tappa n.17 del Giro d'Italia, la Pergine Valsugana - Caorle con una lunghezza di 195 km e un dislivello di 300m. Il programma prevedeva l'arrivo a Caorle in via Traghete fronte Acquafollie e luna park dopo aver attraversato le località balneari di Jesolo Lido e Eraclea per entrare successivamente nel territorio comunale di Caorle transitando per Duna Verde, Lido Altanea e Porto Santa Margherita prima di arrivare a destinazione. Tramite i suoi canali web il Giro d'Italia presenta la destinazione di Caorle ponendo in primo piano la sua ricchezza enogastronomica e in modo particolare il pesce, vengono citati i moscardini, il canestrello bianco e le vongole oltre ai prodotti di

altre realtà agricole e/o commerciali del territorio come la birra artigianale, il riso e i vini. Dal punto di vista delle attrazioni turistiche si è scelto di presentare in modo particolare il patrimonio storico e culturale del centro andando a descrivere il porto peschereccio, piazza Vescovado e il Santuario della Madonna dell'Angelo, viene inoltre citata la laguna (Caorle.eu, online; Giro d'Italia, online).

Tabella 23. Altimetria della tappa n. 17 Pergine Valsugana - Caorle



Fonte: sito web Giro d'Italia

disponibile al link: <https://www.giroaditalia.it/archivio/tappa-17-del-giro-ditalia-2023-pergine-valsugana-caorle/> (in data 13/07/2024)

L'importanza del Giro d'Italia per il territorio di Caorle non si è limitata all'affluenza di pubblico nella giornata del 24 maggio, ma ha permesso di mettere in calendario una più ricca offerta di eventi legati alla manifestazione con inizio già alla fine di gennaio 2023. Il "Programma Rosa Giro d'Italia" pubblicato tramite i canali turistici di Caorle raccoglie il programma completo degli eventi proposti tra cui troviamo⁵⁶:

- 29 gennaio 2023- 1 febbraio 2023: Presso la Fiera dell'Alto Adriatico viene allestito uno stand per l'esposizione del Trofeo Senza Fine, premio ufficiale per il vincitore del giro
- 26 gennaio 2023: Durante l'evento "100 giorni al giro" vengono accese le luminarie color rosa presso la chiesa Madonnina dell'Angelo, edificio rappresentativo della tappa di Caorle

⁵⁶ Il seguente elenco ha scopo esemplificativo, raccoglie una parte e non tutti gli eventi presenti in programma, per maggiori informazioni <https://www.caorle.eu/public/GIRO%20DITALIA%202023/Programma%20rosa%20Giro%20Caorle.pdf> (in data 22/07/2024)

- 28 aprile 2023: Presso il Centro Civico di Caorle viene presentata alla presenza di giornalisti, ciclisti e responsabili la Tappa di Caorle
- 22 aprile 2023- 25 maggio 2023: Le vetrine delle attività commerciali vengono allestite secondo il tema Giro d'Italia
- 30 aprile 2023: Durante l'evento "Caorle Bike Fest" vengono organizzate escursioni in bicicletta in compagnia di guide naturalistiche e culturali
- 23 maggio 2023: In Centro Storico, presso Piazza Papa Giovanni viene organizzata una festa con musica e "vongolata" (Caorle.eu, online)

4.2 Passeggiare a Caorle

All'interno dell'offerta turistica di Caorle si trova "Passeggiare a Caorle", ovvero delle visite guidate che si svolgono nel periodo estivo e si suddividono nel giro a piedi del centro storico oppure la visita in bicicletta della laguna.

La passeggiata nel centro storico per la stagione 2024 si svolge tutti i giovedì in italiano e tutti i mercoledì in lingua tedesca, la partenza avviene dall'ufficio IAT situato in Rio Terrà delle Botteghe (centro storico di Caorle) alle ore 10 del mattino e ha una durata di circa un'ora e mezza. Il costo del giro è di cinque euro mentre bambini e ragazzi fino ai quindici anni non pagano, in base all'esperienza personale è stato riscontrato come alcuni visitatori ritengano il giro gratuito non essendo indicato il prezzo sul volantino informativo. L'itinerario prevede la visita con spiegazione da parte della guida ai principali punti di interesse del centro tra cui il porto peschereccio, il duomo presso piazza Vescovado e il Santuario della Madonna dell'Angelo (Caorle.eu, online).

Oltre alla visita del centro è disponibile anche un tour guidato con la bicicletta in lingua italiana e inglese, per l'estate 2024 le giornate in programma sono domenica 9 e 16 a giugno e domenica 1, 8 e 15 a settembre oltre a tutti i venerdì compresi nel lasso di tempo tra il 21 giugno e il 23 agosto. Il punto di partenza anche in questo caso è l'ufficio IAT alle ore 9.30 del mattino, la durata del giro è di circa due ore al costo di sette euro a persona. I bambini e i ragazzi fino ai quattordici anni di età, come per la passeggiata, non pagano. L'itinerario proposto prevede la presentazione delle attrattive principali del centro storico per poi proseguire lungo la spiaggia di levante fino a raggiungere la laguna dove è possibile vedere i Casoni, inoltre c'è la possibilità mostrando il biglietto di "Passeggiare a Caorle" di poter usufruire di uno sconto per la visita al Museo di Archeologia del Mare. Importante da segnalare è che la bicicletta non viene fornita, pertanto il turista deve arrivare con la propria bici oppure con un mezzo preso a noleggio (Caorle.eu, online).

4.3 Caorle Bike Fest

La società AL2 Sport con sede a Milano è attiva nell'organizzazione di tour, ritiri e più in generale eventi legati allo sport, da alcuni anni in collaborazione con l'ufficio turistico del comune veneto organizza a Caorle l'iniziativa "Caorle Bike Fest" che permette ai partecipanti di svolgere delle escursioni in bicicletta accompagnati da una guida

culturale, naturalistica o cicloturistica. Il sito web www.rideandfun.it dedicato all'iniziativa riguardo all'evento riporta: "La bella stagione è Caorle BikeFest, l'evento per la scoperta del territorio, che unisce la diffusione di sane abitudini e stili di vita ad occasioni speciali per esplorare le eccellenze dello splendido comune veneziano."⁵⁷ (rideandfun, online).

L'evento nell'anno 2024 si è tenuto nelle giornate di sabato 15 e domenica 16 giugno proponendo un totale di sette uscite adatte a tutti, dai più esperti ai ciclisti amatoriali, la partecipazione avviene previa prenotazione e versando il contributo economico di euro cinque per ogni escursione svolta. Alle uscite è possibile utilizzare la propria bicicletta oppure noleggiarne una, il sito web è molto dettagliato a riguardo e specifica che il costo del noleggio è di euro dieci per la bici modello Olanda monomarcia⁵⁸ e quindici per la bici modello Trekking con cambio; inoltre è disponibile un link che rimanda al sito web "Caorle On Bike" per chi fosse interessato a noleggiare una bicicletta elettrica. Tutti i percorsi proposti hanno come punto di partenza il piazzale presso la Chiesa della Madonna dell'Angelo, viene chiesto di arrivare con circa 15 minuti di anticipo rispetto all'orario di partenza per terminare la procedura di iscrizione. La tabella seguente riassume gli itinerari proposti specificando per ognuno la lunghezza, gli orari di partenza e arrivo (Caorle.eu, online; rideandfun, online).

Tabella 24. Itinerari "Caorle bike Fest" giugno 2024

Itinerario	Lunghezza	Orario partenza	Orario arrivo
Sabato 15 giugno			
La Vallevvecchia e la Brussa	35 km	h 8.15	h 16.00
Il miele in Barena	25 km	h 15.00	h 18.30
I casoni e le bellezze di Caorle	15 km	h 15.15	h 18.30
Ca' Corniani e la bonifica	25 km	h 18.30	h 21
Domenica 16 giugno			
La Vallevvecchia e la Brussa	35 km	h 8.15	h 16.00
Il Bosco delle Lame	30 km	h 8.45	h 12.30
I casoni e le bellezze di Caorle	15 km	h 9.00	h 12.30

Fonte: Tabella realizzata dall'autore con dati tratti dal sito web www.rideandfun.it disponibili al link <https://www.rideandfun.it/caorle-bike-fest-m/> (in data 24/07/2024)

4.4 9° Trofeo MTB JUNIOR CHALLENGE LIVENZA BIKE

In data 29 settembre 2024 si svolgerà presso il Parco del Pescatore a Caorle la competizione sportiva "8° Trofeo Città di Caorle" nell'ambito dell'ultima gara stagionale del 9° Trofeo "MTB Junior Challenge Livenza" iniziato in data 14 aprile 2024

⁵⁷ La citazione è disponibile al link <https://www.rideandfun.it/caorle-bike-fest-m/> (in data 24/07/2024)

⁵⁸ Questa bicicletta viene indicata come inadatta per gli itinerari "Brussa e Vallevvecchia" e "Bosco delle Lame".

a Musile, l'evento è organizzato dall'associazione sportiva dilettantistica Olimpicaorle insieme alla FCI (Federazione Ciclistica Italiana), FCI Venezia e Coni (Comitato Olimpico Nazionale Italiano) in collaborazione e con il patrocinio dell'amministrazione comunale di Caorle e della fondazione "Caorle città dello sport". Gli atleti in gara, ragazzi e ragazze, hanno una età compresa tra i 6 e i 12 anni e sono appartenenti alle categorie da G1 a G6 e promozionali, la categoria di tipologia G varia in base all'età dell'atleta partendo dai 7 anni in G1 fino ai 12 anni per la G6. In occasione dell'evento, la gara appartiene alla tipologia Crosscountry Giovanile, il circuito di gara sarà allestito all'interno del Parco del pescatore che fornisce una location all'aria aperta, immersa nel verde e sicura (Caorle.eu, online; FCI, online).

4.5 GiraLemene: tradizione, innovazione e sostenibilità tra le eccellenze e i tesori del territorio

Nel capitolo precedente è stato presentato il progetto "GiraLemene" promosso da VeGAL nell'ambito del programma europeo Leader per la realizzazione di una serie di percorsi cicloturistici lungo il fiume Lemene, l'obiettivo era quello di valorizzare il patrimonio storico e culturale del territorio oltre alla sua ricchezza naturalistica. In linea con gli obiettivi appena descritti quest'anno ASCOM Servizi Portogruaro ha lanciato l'omonima iniziativa "GiraLemene: tradizione, innovazione e sostenibilità tra le eccellenze e i tesori del territorio" così descritta: "... progetto che tra i suoi obiettivi ha quello di creare sinergie di sviluppo durante i principali eventi culturali e gastronomici del territorio."⁵⁹ (VOI, online). Il progetto coinvolge i comuni di Portogruaro, Concordia Sagittaria e Caorle andando a organizzare eventi, visite ed escursioni per promuovere la scoperta del territorio anche in occasione di manifestazioni paesane già consolidate. Le prime visite si sono svolte il 17 e 24 luglio a Portogruaro in occasione della manifestazione "Mercoledì Musicali", i due gruppi di visitatori per un totale di circa settanta persone ha avuto modo di visitare il centro storico accompagnati da alcuni esperti. Altri esempi sono la visita guidata che si è svolta nella serata di venerdì 2 agosto nel centro storico di Concordia Sagittaria durante lo svolgimento della "Fiera di Santo Stefano", oppure l'escursione in bicicletta organizzata sabato 24 agosto presso la tenuta di Ca' Corniani (VeGAL, 2015; VOI, online).

⁵⁹ Citazione tratta dall'articolo "Turismolento, ambiente, cucina e storia: parte il "GiraLemene"" del 9 luglio 2024, disponibile alla pagina web di VOI, Veneto Orientale Informazione al link <https://voitg.net/2024/07/turismolento-ambiente-cucina-e-storia-parte-il-giraLemene> (in data 16/08/2024)

Conclusione

Il cicloturismo si è rivelato essere un ambito in forte espansione negli ultimi decenni sia in Italia che all'estero e su cui le amministrazioni del Veneto Orientale hanno saputo investire al fine di promuovere e diversificare la propria offerta turistica, conclusa la compilazione dell'elaborato è ora possibile presentare le valutazioni finali dell'autore. I due punti principali che sono stati individuati e su cui è possibile avviare una discussione sono: gli scenari e le potenzialità presenti e future per la destinazione di Caorle, l'assenza di un sistema di coordinazione centrale nazionale legato al cicloturismo.

Caorle, come già illustrato nel testo, è una località balneare consolidata e fortemente legata al tema della stagionalità turistica, questo comporta un picco di presenze nei mesi estivi e un successivo periodo di chiusura durante il resto dell'anno. Al fine di incentivare una destagionalizzazione sono state messe in atto delle iniziative per rendere la destinazione più appetibile anche durante altri periodi non estivi, tra queste iniziative si trova il cicloturismo. La decisione degli enti pubblici e privati veneti di investire nella realizzazione di una rete di piste ciclabili che si sviluppa anche verso l'entroterra e che si inserisce in un contesto più ampio di itinerari a lunga percorrenza è indubbiamente positiva, questo presenta il duplice vantaggio di attrarre sia i visitatori che alloggiano a Caorle e sono interessati a delle escursioni giornaliere sia i turisti impegnati in un percorso più articolato a tappe. Inoltre questo permette di coinvolgere anche le attività commerciali e i territori interni, soprattutto di Portogruaro e Concordia Sagittaria, molto spesso non beneficiari del turismo estivo costiero. L'autore però ritiene sia necessario valutare anche alcuni aspetti non necessariamente negativi ma che meritano attenzione, in primis il *target* di cicloturista che si desidera attrarre. Questo perché il turista che si ferma a Caorle all'interno di un percorso a tappe più ampio sarà probabilmente meno propenso a fermarsi per più giorni e di conseguenza usufruire dei servizi e delle attrattive del luogo, a differenza il turista che sceglie di fare una vacanza di più giorni avrà più interesse a esplorare e acquistare i prodotti locali come ad esempio il vino non avendo il problema di dover "viaggiare leggero"; questa seconda tipologia di viaggiatore viene ritenuto dall'autore quella da preferire. In secondo luogo bisogna ricordare che se da un lato il territorio si è mosso già nel periodo 2000-2010 sapendo cogliere questa nuova tendenza anche altre località in Italia e all'estero si sono attivate per colmare questa lacuna, è possibile che in un lasso temporale futuro l'offerta cicloturistica di Caorle che oggi può essere considerata un *surplus* possa diventare un aspetto comune di molte località sia balneari e soprattutto montuose. Non meno importante è il fatto che molte destinazioni situate sul lato nord-est del mare Adriatico presentino una qualità dell'acqua e dei paesaggi superiore, questo può renderle fortemente competitive soprattutto nel caso dovessero aumentare la qualità dei loro servizi e infrastrutture. Per tali motivi l'autore ritiene che sia necessario al più presto consolidare il lavoro già

svolto e allo stesso tempo arricchirlo andando a creare una valida serie di proposte e iniziative turistiche per potenziare l'offerta ciclistica del Veneto Orientale e promuoverla attraverso percorsi enogastronomici, naturalistici e culturali che includano anche il servizio fluviale.

Un secondo aspetto emerso nella stesura dell'elaborato e la difficoltà nel reperire informazioni attendibili e omogenee relative ai numeri legati al cicloturismo, questo probabilmente perché come si è visto nel primo capitolo non esiste neppure una definizione unica e riconosciuta di cicloturismo. Di conseguenza diventa estremamente complesso definire delle linee guida per riconoscere chi può essere considerato un cicloturista o meno e quali parametri adottare per calcolarne ad esempio la spesa, i giorni trascorsi fuori casa, le abitudini o semplicemente il solo numero dei cicloturisti presenti in una località. Questi dati sarebbero molto importanti perché permetterebbero agli enti preposti alla gestione turistica di elaborare delle statistiche attendibili da utilizzare per programmare la propria offerta, implementare in modo mirato i servizi, studiare una campagna promozionale specifica per i *target* di clientela desiderati. L'autore ritiene che decidere quali parametri adottare per definire il fenomeno del cicloturismo e una conseguente raccolta dei dati sia un compito da attribuire a un ente appartenente all'Unione Europea; il vantaggio principale di tale scenario sarebbe l'uso degli stessi metodi per la raccolta di informazioni su un'area geografica molto estesa, questo renderebbe i dati raccolti facilmente comparabili tra i vari Stati permettendo così di individuare più facilmente eventuali punti di forza o debolezza all'interno dei propri itinerari e/o servizi. L'autore però allo stesso tempo si rende conto come questo scenario sia al momento altamente improbabile, la sua realizzazione infatti comporterebbe costi di realizzazione alti e un grosso sforzo a livello burocratico per coinvolgere un elevatissimo numero di amministrazioni locali e regionali appartenenti a contesti sociali ed economici diversi tra loro. Questo nonostante la stessa Commissione Europea al capitolo otto della Dichiarazione Europea sul Ciclismo abbia riconosciuto l'importanza di migliore raccolta dei dati legati al ciclismo scrivendo al punto 36: "Sviluppare statistiche sul ciclismo e le sue infrastrutture a livello locale, nazionale e europeo, includendo la cooperazione tra gli Stati Membri e l'Eurostat per raccogliere dati ciclistici."(Commissione Europea, 2024). Una ipotesi forse più facile da realizzare nel breve periodo potrebbe essere l'avvio di un progetto a livello nazionale per la raccolta dei dati legati al cicloturismo, questo però sempre dopo aver fissato in modo chiaro i parametri di riferimento che possono essere a titolo di esempio: un numero minimo di notti da trascorrere fuori casa, un numero minimo di chilometri da percorrere, l'inclusione o meno nel calcolo di eventi sportivi agonistici legati al ciclismo.

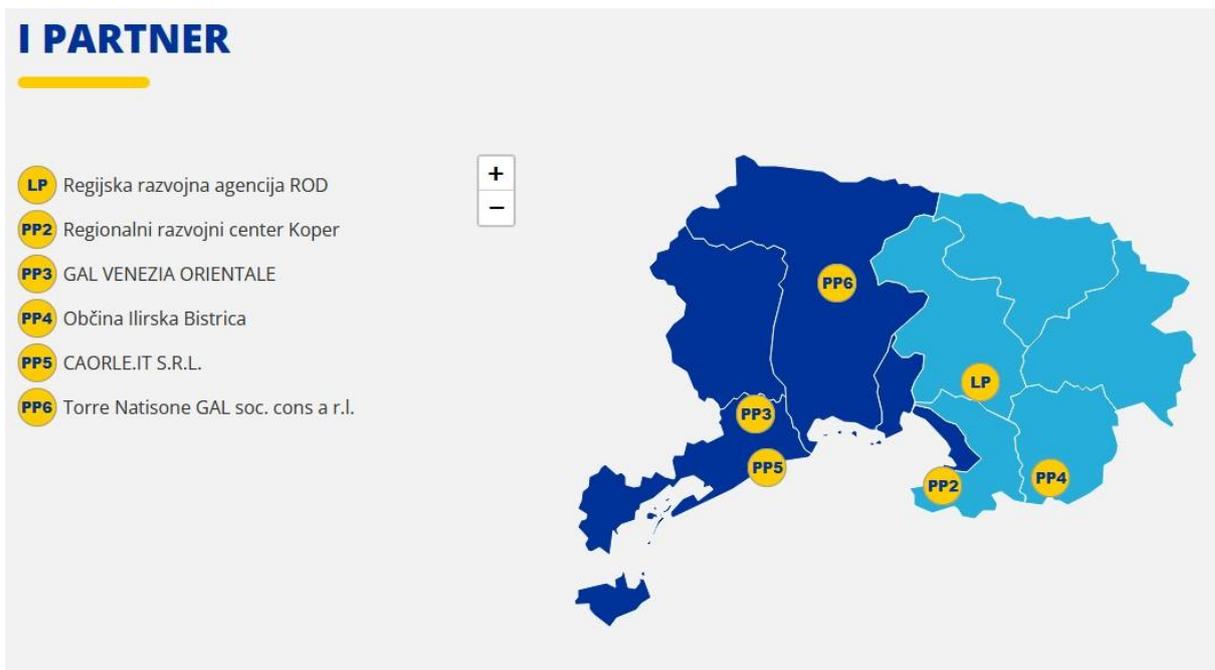
In chiusura, in un contesto come quello attuale dove sempre più persone, anche in seguito alla pandemia di covid-19, stanno maturando una nuova sensibilità legata sia alle tematiche ambientali che alla salute fisica e mentale, il cicloturismo rappresenta una attività di svago idonea per arricchire l'offerta turistica di una destinazione. Inoltre

il clima mite presente nel nostro Paese la rende una attività piacevole da svolgere all'aperto durante le stagioni di passaggio, questo rende il cicloturismo perfetto in un'ottica di destagionalizzazione. Nonostante questo l'autore ritiene che per la località di Caorle il cicloturismo rappresenti una buona opportunità su cui continuare a investire per arricchire la propria offerta, ma allo stesso tempo non può essere considerata una attività in grado di essere determinante nella scelta della destinazione da parte del turista. L'autore crede inoltre che si possa valutare per Caorle e il Veneto Orientale più in generale la creazione di un'offerta cicloturistica destinata non solo al turista che viene da fuori, ma anche e soprattutto per le persone residenti che ne possono usufruire da escursionisti portando comunque un beneficio economico per il territorio.

Appendici

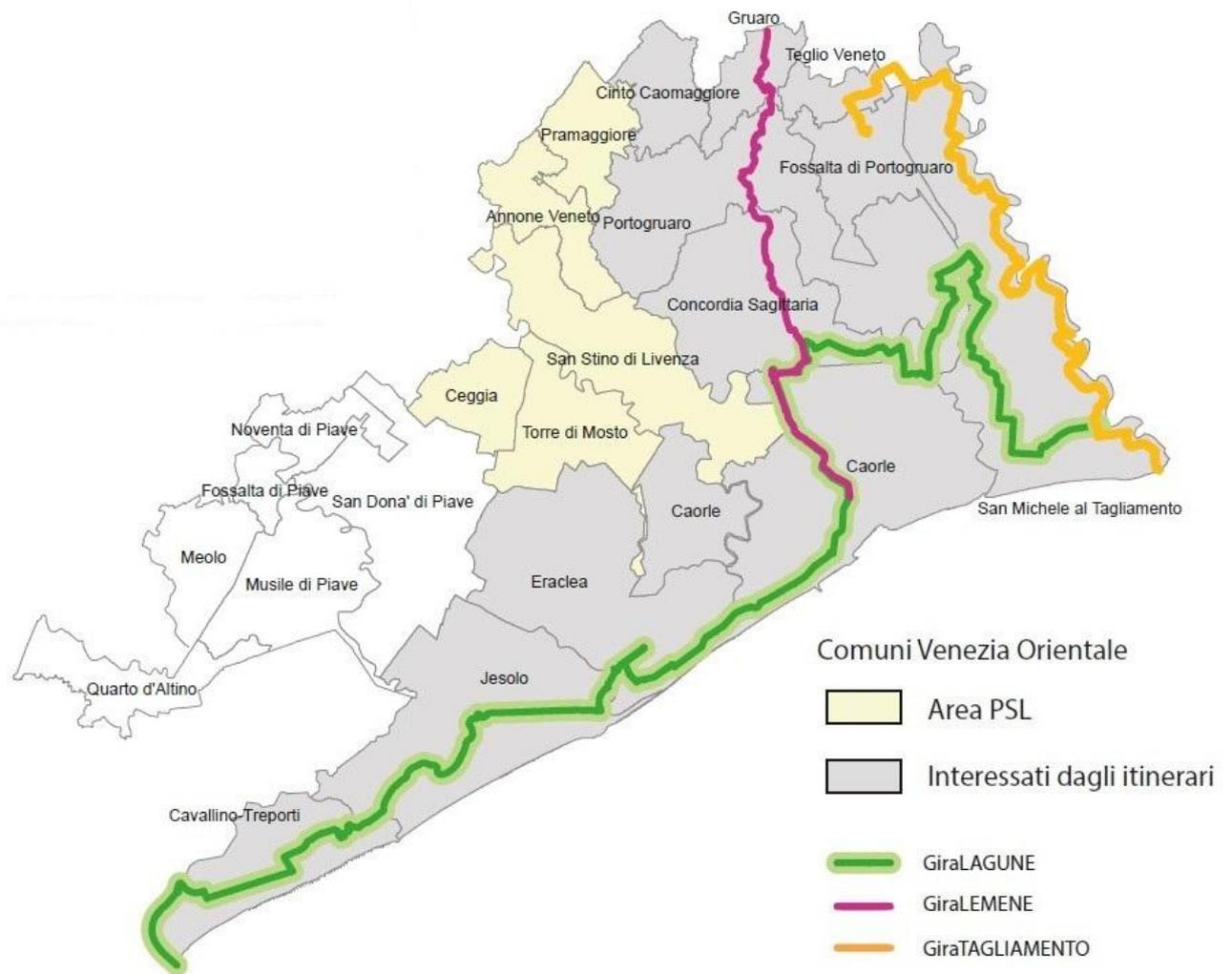
Appendice A. Regioni coinvolte nel progetto Inter Bike III

In blu viene indicato il territorio italiano mentre in azzurro quello sloveno, da sinistra si trovano per l'Italia l'area della città metropolitana di Venezia (con PP5 e PP3), le vecchie province di Pordenone, Udine (con PP6), Gorizia e Trieste. Da sinistra si trova per la Slovenia Goriška (con LP), Obalno-kraška (con PP2), Gorenjska (sopra Goriška), Osrednjeslovenska, Primorsko-notranjska (con PP4).



Fonte: sito web "Italia-Slovenija", disponibile al link:
<https://www.ita-slo.eu/it/inter-bike-iii> (in data 30/08/2024)

Appendice B. Itinerari GiraLagune e GiraLemene



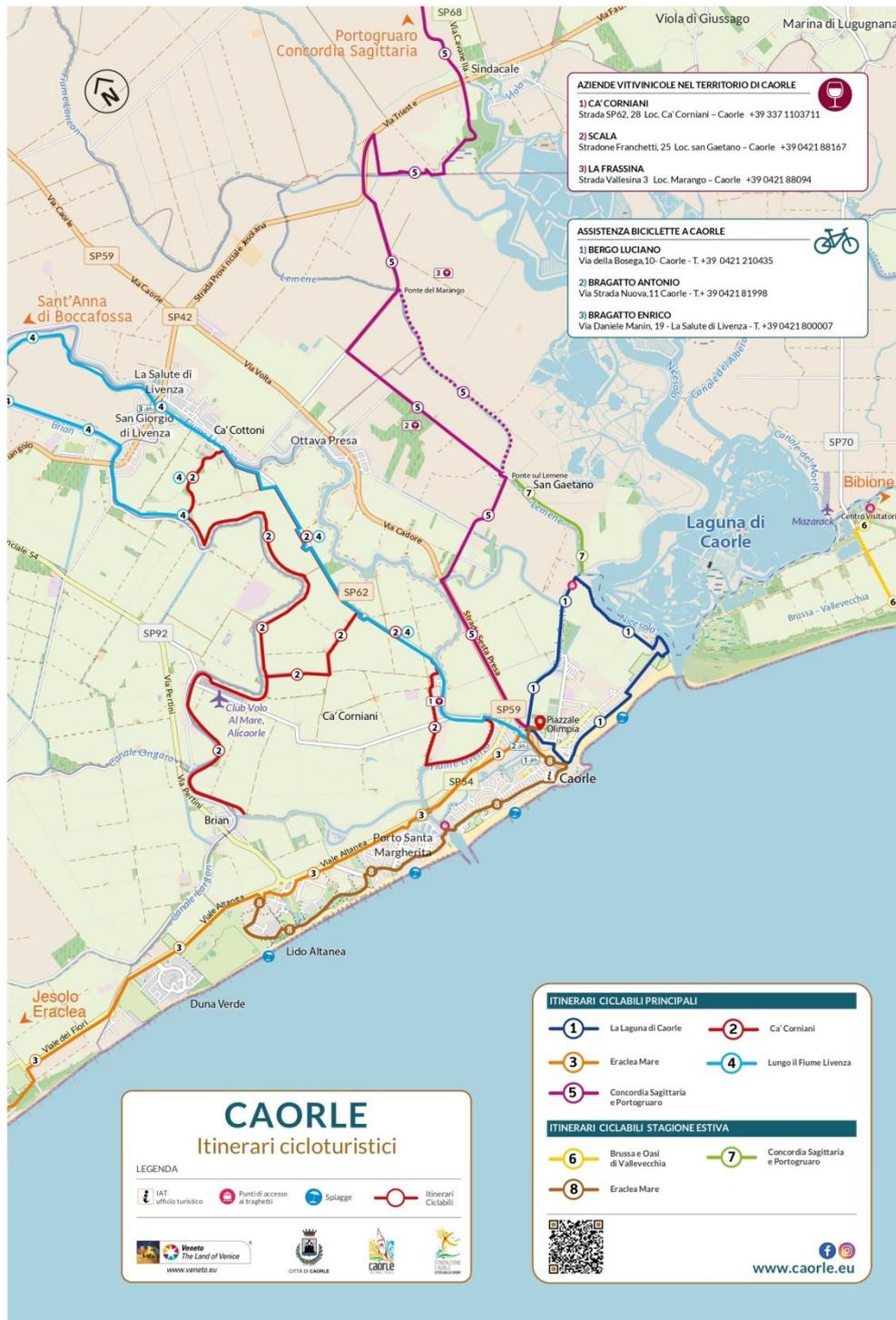
Fonte: VeGal (2015) *Itinerari, paesaggi e prodotti della terra*, pagina.31

Appendice C. Itinerari EuroVelo in Europa



Fonte: Sito web "Bikeitalia. Trasformiamo l'Italia in un paese ciclabile"
disponibile al link: <https://www.bikeitalia.it/eurovelo-la-rete-cicloturistica-europea/>
(in data 18/08/2024)

Appendice D. Itinerari ciclabili proposti dalla località di Caorle



Fonte: sito web "Caorle.eu", disponibile al link:
https://www.caorle.eu/public/pdf/vivi/MappaCaorleCiclabili_2023_ITA_Web.pdf
 (in data 14/06/2024)

Appendice E. La tenuta di Ca' Corniani e i suoi percorsi ciclabili

Vista dall'alto della tenuta di Ca' Corniani, in giallo vengono evidenziate le piste ciclabili già esistenti e quelle di futura costruzione. In azzurro vengono evidenziati i corsi d'acqua.



Fonte: sito web "cacorniani.it"

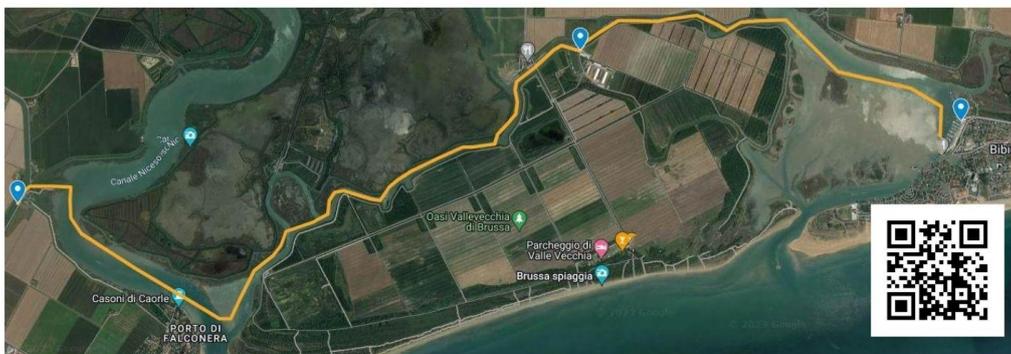
disponibile al link: <https://www.cacorniani.it/wp-content/uploads/2019/08/Mappa-ciclabili.pdf>
(in data 6/08/2024)

Appendice F. Locandina servizio "X lagoon"

BARCA PER-BOAT FOR CAORLE - VALLEVECCHIA - BIBIONE

IMBARCO / BOARDING

CAORLE - ISOLA DEI PESCATORI - VALLEVECCHIA - CENTRO VISITATORI - BIBIONE PINEDA - VIA DELLA LAGUNA 14



COSTI / PRICES

CAORLE - BIBIONE A-R / RETURN TICKET	18,00 €
CAORLE - BIBIONE . A / ONE WAY TICKET	12,00 €
BIBIONE-CAORLE A-R / RETURN TICKET	18,00 €
BIBIONE-CAORLE . A / ONE WAY TICKET	12,00 €
CAORLE - V.VECCHIA A-R / RETURN TICKET	12,00 €
CAORLE - V.VECCHIA .A / ONE WAY TICKET	8,00 €
BIBIONE - V.VECCHIA A-R / RETURN TICKET	9,00 €
BIBIONE - V.VECCHIA .A / ONE WAY TICKET	6,00 €

CONDIZIONI/CONDITION

GRATIS BAMBINI <1 M ALTEZZA
FREE FOR CHILDREN <1M TALL

LA PROPRIA BICICLETTA È COMPRESA NEL BIGLIETTO
YOUR BIKE IS INCLUDED IN THE TICKET

POSSIBILITÀ DI NOLEGGIO BICICLETTE DIRETTAMENTE
DALLA BARCA EXTRA 8€ CON PRENOTAZIONE
POSSIBILITY TO RENT BICYCLES DIRECTLY FROM THE BOAT EXTRA 8€ WITH
RESERVATION

CARELLO BAMBINI/CANI - IMBARCO CONSENTITO SOLO SU VALUTAZIONE DEL
COMANDANTE EXTRA COSTO 5€ A TRATTA.

LE BORSE LATERALI INGOMBRANTI VANNO TOLTE DALLA BICI PRIMA DELL'IMBARCO.

CHILD/DOG CARRIER - BOARDING ALLOWED ONLY UPON ASSESSMENT BY THE
CAPTAIN EXTRA CHARGE 5€ EACH WAY.

LATERAL BULKY BAGS MUST BE REMOVED FROM THE BIKE BEFORE BOARDING

ORARI / TIMETABLE 2024

DAL 13 APRILE AL 24 MAGGIO
DAL 23 SETTEMBRE AL 27 OTTOBRE
SOLO SABATO E DOMENICA
DAL 25 MAGGIO AL 22 SETTEMBRE
TUTTI I GIORNI

Partenza / Departure

CAORLE 09:15 12:10 16:00

VALLEVECCHIA 10:05 13:00 16:50

Arrivo / Arrival

BIBIONE 10:35 13:30 17:20

Partenza / Departure

BIBIONE 10:40 13:35 17:25

VALLEVECCHIA 11:10 14:05 17:55

Arrivo / Arrival

CAORLE 12:00 15:00 18:45

**GLI ORARI SONO INDICATIVI IL SERVIZIO POTREBBE SUBIRE
VARIAZIONI A SECONDA DELLE CONDIZIONI METEO.
ACCESSIBILITY MAY BE WEATHER-DEPENDENT.**



PRENOTAZIONI / BOOKING

WWW.XLAGOON.IT

LA PRENOTAZIONE È OBBLIGATORIA
RESERVATION REQUIRED

INFO@XLAGOON.IT

SMS/WHATSAPP +39 351 6988159

ACROSS THE LAGOON



La locandina fa riferimento all'offerta 2024

Fonte: sito web "Caorle.eu", disponibile al link:

<https://www.caorle.eu/it/vivi/itinerari/x-lagoon> (in data 15/07/2024)

Appendice G. Locandina "Passeggiare a Caorle"

Passeggiare a CAORLE
Visita guidata | Führung | Guided Tour

CENTRO STORICO
📍 Ufficio IAT ⌚ Ore 10.00
🇮🇹 TUTTI I GIOVEDÌ dal 06.06 al 12.09
🇩🇪 MITTWOCHS vom 22.05 bis zum 11.09

LAGUNA
📍 Ufficio IAT ⌚ Ore 9.30
🇮🇹 DOMENICA 09.06 e 16.06
TUTTI I VENERDÌ dal 21.06 al 23.08
DOMENICA 01.09, 08.09 e 15.09
🇬🇧 SUNDAYS 09.06 and 16.06
FRIDAYS from 21.06 to 23.08
SUNDAYS 01.09, 08.09 and 15.09

ON BIKE

🇮🇹 in ITALIANO 🇩🇪 auf DEUTSCH 🇬🇧 in ENGLISH

UFFICIO IAT
Infosbüro - Information Office
Rio Terrà delle Botteghe 3 | Caorle VE
+39 0421 81085 | info@caorle.eu

BOOK NOW
QR code

📱 @caorletourism | www.caorle.eu

La locandina fa riferimento all'offerta 2024

Fonte: sito web "Caorle.eu", disponibile al link:

<https://www.caorle.eu/it/vivi/passeggiare-a-caorle/passeggiare-a-caorle>
(in data 10/06/2024)

Appendice H. Locandina "8° Trofeo Città di Caorle"

29 Settembre 2024
Partenza ore 10.00
CAORLE
Strada Traghete
PARCO DEL PESCATORE
Id. Gara 173060
Contatto: 3490737440 (Mauro)

OLIMPICAORLE **A LIVENZA ASD Bike**

www.olimpicaorle.it

8° TROFEO CITTA' DI CAORLE

**CAORLE (VE)
PARCO DEL PESCATORE
Dom. 29 settembre 2024**



**Competizione ciclistica in MTB categoria
giovanissimi cat. G1– G6 + promozionale**

Con la collaborazione e il patrocinio di

  
CITTA DI CAORLE

**PROVA MTB JUNIOR
CHALLENGE LIVENZA**
INFO: WWW.OLIMPICAORLE.IT



Città di Caorle C-8642 Prot. N. 0031849 del 21-08-2024 arrivo: Cat1 Cl.5

Fonte: sito web "Caorle.eu", disponibile al link: <https://www.caorle.eu/eventi-caorle/?language=4/#/eventi/TRN/6c23e66b-7f40-477c-8fa3-974c8a4e8496/8--trofeo-citta-di-caorle----mtb-giovanissimi> (in data 24/07/2024)

Bibliografia

- Banca Ifis. (2023). *Ecosistema della bicicletta*
<https://www.bancaifis.it/chi-siamo/ricerche-progetti/ecosistema-della-bicicletta/>
- Baum, T., Lundtorp, S. (ed.)(2011). *Seasonality in Tourism*. Routledge.
- Belloni, E. (2021). Bicicletta e storia d'Italia (1870-1945). La modernizzazione su due ruote. *NOVECENTO.ORG*, 16.
<https://hdl.handle.net/11365/1154078>
- Ritchie, B., W., Hall, M., C. (1999). Bicycle Tourism and Regional Development: A New Zealand Case Study. *Anatolia*, 10(2), 89-112.
<https://doi.org/10.1080/13032917.1999.9686974>
- Cannas, R. (2012). An Overview of Tourism Seasonality: Key Concepts and Policies. *Alma Tourism - Journal of Tourism, Culture and Territorial Development*, 5, 40-58.
<https://almatourism.unibo.it/article/view/3120/2519>
- Candela, G., Figini, P. (2010). *Economia del turismo e delle destinazioni*. 2a ed. Milano: McGraw-Hill.
- Comitato Olimpico Nazionale Italiano. (2024). *I numeri dello sport 2021-2022*.
https://www.coni.it/images/numeri_dello_sport/INDS_2021-2022_REPORT_COMPLETO__GN_11-07-2024_DEF.pdf
- Commissione Europea. (2024). *European Declaration On Cycling*.
<http://data.europa.eu/eli/C/2024/2377/oj>
- Conti, G., Montagner, M. G. (2006). Criticità del modello e maturità del prodotto: il sistema turistico di Caorle. La crisi del modello immobiliare balneare, gli impatti ambientali e le strategie di ripensamento del turismo di massa. *Planum*, 11, 1-17.
<http://hdl.handle.net/10278/23213>
- Cox, P., (2014). *The paradoxes of cyclotourism: Constructing and consuming nature*. Conference paper given at 7th Biennial European Society for Environmental History conference - Circulating natures: Foodwater-energy, at Ludwig Maximilian University in Munich, Germany, 20-24 August, 2013
<http://hdl.handle.net/10034/324191>
- Decreto 27 aprile 2010, n.1, "Approvazione dello schema aggiornato relativo al VI Elenco ufficiale delle aree protette, ai sensi del combinato disposto dell'articolo 3, comma 4, lettera c), della legge 6 dicembre 1994, n. 394 e dall'articolo 7, comma 1, del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281." (GU Serie Generale n.125 del 31 maggio 2010 - Suppl. Ordinario n.115)
https://www.mase.gov.it/sites/default/files/archivio/normativa/dm_27_04_2010.pdf
- Dickinson, J., E., Lumsdon, L., M., & Robbins, D. (2011). Slow travel: issues for tourism and climate change. *Journal of Sustainable Tourism*, 19(3), 281-300.
<https://doi.org/10.1080/09669582.2010.524704>

Di Marcello, R. (2014). *I percorsi ciclabili dell'Adriatico: Dalla rete ciclabile europea al progetto VE.LE*. Homeless Book

Di Marcello, R. (2015). Mobilità dolce e turismo sostenibile. Il ruolo della bicicletta nelle aree protette. *Geotema*, 49, 95-99.

https://www.ageiweb.it/geotema/wp-content/uploads/2019/01/GEOTEMA_49-compressed.pdf#page=96

DMO Caorle. (2016). *Caorle 2020: Destination Plan*

Downward, P., Lumsdon, L. (2001). The development of recreational cycle routes: an evaluation of user needs. *Managing Leisure*, 6(1), 50-60.

<https://doi.org/10.1080/13606710010026368>

Fonzo, E. (2022, 24 novembre). Breve storia della bicicletta: le due ruote dall'invenzione a oggi. *Geopop*.

<https://www.geopop.it/breve-storia-della-bicicletta-le-due-ruote-dallinvenzione-a-oggi/>

Formato, R. (2009). *Cicloturismo: strategie di sviluppo e benefici per le destinazioni turistiche*. Roma: Edizioni scientifiche italiane.

Gazzola, P., Pavione, E., Grechi, D., & Ossola, P. (2018). Cycle Tourism as a Driver for the Sustainable Development of Little-Known or Remote Territories: The Experience of the Apennine Regions of Northern Italy. *Sustainability*, 10, 1-19.

<https://doi.org/10.3390/su10061863>

Han, H., Meng, B., & Kim, W. (2016). Emerging bicycle tourism and the theory of planned behavior. *Journal of Sustainable Tourism*, 25(2), 292–309.

<https://doi.org/10.1080/09669582.2016.1202955>

Interreg Italia-Slovenija. (2024). *Stato dell'arte dei progetti cofinanziati dal Programma Interreg VI-A Italia-Slovenia 2021-2027*. Trieste.

https://www.ita-slo.eu/sites/default/files/media/document/Brochure21_27_aa23_ita_slo_eng.pdf

ISNART Istituto Nazionale Ricerche Turistiche, Legambiente (a cura di)(2023) Viaggiare con la bici 2023: 3° Rapporto sul cicloturismo.

[https://www.legambiente.it/wp-content/uploads/2021/11/Viaggiare-con-la-bici-](https://www.legambiente.it/wp-content/uploads/2021/11/Viaggiare-con-la-bici-2023_Legambiente-)

[Isnart.pdf?_gl=1*1l0be32*_up*MQ..*_ga*MTY0ODYyODQ5NS4xNzE1OTc0MjUx*_ga_LX7CNT6SDN*MTcxNTk3NDI0OS4xLjAuMTcxNTk3NDI0OS4wLjAuMA..](https://www.legambiente.it/wp-content/uploads/2021/11/Viaggiare-con-la-bici-2023_Legambiente-Isnart.pdf?_gl=1*1l0be32*_up*MQ..*_ga*MTY0ODYyODQ5NS4xNzE1OTc0MjUx*_ga_LX7CNT6SDN*MTcxNTk3NDI0OS4xLjAuMTcxNTk3NDI0OS4wLjAuMA..)

ISNART Istituto Nazionale Ricerche Turistiche, Legambiente (a cura di)(2024) Viaggiare con la bici 2024: 4° Rapporto sul cicloturismo.

<https://www.legambiente.it/wp-content/uploads/2021/11/Viaggiare-con-la-bici-2024.pdf>

- Lamont, M. (2009). Reinventing the Wheel: A Definitional Discussion of Bicycle Tourism. *Journal of Sport & Tourism*, 14(1), 5-23.
<https://doi.org/10.1080/14775080902847363>
- Lumsdon, L. (2000). Transport and Tourism: Cycle Tourism – A Model for Sustainable Development?. *Journal of Sustainable Tourism*, 8(5), 361-377.
<https://doi.org/10.1080/09669580008667373>
- Pavan, L. (a cura di)(2007). *Terre della Venezia Orientale Guida artistica e culturale*. Portogruaro: Ediciclo Editore.
<https://www.vegal.net/index.php?area=5&menu=43&page=168&lingua=4&np=1&idnotizia=1128>
- Pratte, J. (2006). Bicycle tourism: on the trail to economic development in Prairie perspectives: geographical essays (ed.) Bonnie C. Hallman, Jim Gardiner, Danny Blair, 9(1), Manitoba 62-84.
- Prevarin, G. (2000). *Conoscere Caorle : la nostra storia, la nostra cultura le leggende e l'attualità*. PubliCaorle.
- Santagata, R. (2021). *Diritto del turismo* (5.). Milano: UTET giuridica.
- Simonsen, P., Jørgensen, B., & Robbins, D. (1998). *Cycling tourism*. Unit of Tourism Research at Research Centre of Bornholm.
https://crt.dk/wp-content/uploads/12_rapport_Cycling_tourism.pdf
- VeGAL. (2011). *GiraLivenza, Masterplan degli itinerari*.
<https://www.vegal.net/catalogo/web/allegati/Masterplan%20GiraLivenza%2016.6.2011.pdf>
- VeGal. (2015). *Itinerari, paesaggi e prodotti della terra. I risultati del Piano di Sviluppo Locale*. Portogruaro: VeGal.
https://www.vegal.net/public/studi_e_publicazioni/Itinerari_Paesaggi_Prodotti_Terra.pdf
- Warren, J., Fleming, R. (2024). *Annual Report 2023*. Bruxelles: European Cyclists' Federation.
https://ecf.com/sites/ecf.com/files/ECF_Annual_Report_2023.pdf

Sitografia

Ansa: <https://www.ansa.it/>

Agenzia Blu est travel & tours: <https://www.bluest.live/>

AMP Miramare, Area Marina Protetta di Miramare: <https://www.ampmiramare.it/>

Bike and Go: <https://bikeandgo.it/it>

BYCS Organisation: <https://bycs.org/>

Ca' Corniani: <https://www.cacorniani.it/>

Caorle Bike: <https://www.caorlebike.it/>

Caorle On Bike: <https://app.emoby.it/caorle/en/>

Caorle VENEZIA, Official Website: <https://www.caorle.eu/it>

Comune di Caorle: <https://www.comune.caorle.ve.it/index.php?lingua=4>

Comune di Venezia: <https://www.comune.venezia.it/>

ECF European Cyclists' Federation: <https://ecf.com/>

European Network for Rural Development:
https://ec.europa.eu/enrd/home-page_it.html

EuroVelo: <https://en.eurovelo.com/>

Fondazione Veronesi magazine:

https://www.fondazioneveronesi.it/magazine?_gl=1*jxkyqu*_up*MQ..*_ga*MTk1NTMzNjQwNS4xNzlyMDk4Mzk4*_ga_W4V360JK2C*MTcyMjA5ODM5OC4xLjAuMTcyMjA5ODM5OC4wLjAuMA..*_ga_05TWWQDC95*MTcyMjA5ODM5OC4xLjAuMTcyMjA5ODM5OC4wLjAuMA..

GiraGiraLagune: <https://giragiralagune.org/>

GiraLivenza: <https://www.giralivenza.it/>

Giro d'Italia: <https://www.giroditalia.it/>

Italia-Slovenija: <https://www.ita-slo.eu/it>

Ride and Fun: <https://www.rideandfun.it/>

Sifrà rent Caorle: <https://www.sifrentcaorle.com/>

Sistema statistico regionale Veneto: <https://statistica.regione.veneto.it/index.jsp>

Treccani vocabolario: <https://www.treccani.it/>

UNESCO, World Heritage Convention: <https://whc.unesco.org/>

Vegal Agenzia di sviluppo del Veneto Orientale:
<https://www.vegal.net/index.php?lingua=4>

Velo-city: <https://www.velo-city-conference.com/>

Veneto The Land of Venice: <http://www.veneto.eu/>

VOI, Veneto Orientale Informazione: <https://voitg.net/>

X lagoon: <https://new.xlagoon.it/>