

26.02.2019

# **Cicloturismo in Ticino: caratteristiche e opportunità di un settore in ascesa**

## **APPROFONDIMENTO**

---

### **O-Tur**

**Tel** +41 58 666 46 66  
**Fax** +41 58 666 4662

Via Maderno, 24 - CP 4361  
CH-6904 Lugano

[www.otur.usi.ch](http://www.otur.usi.ch)  
[otur@usi.ch](mailto:otur@usi.ch)

---



## **Indice dei Contenuti**

Inquadramento e caratteristiche del turismo bike _____	3
Il cicloturismo in Ticino: un'indagine esplorativa _____	8
Riflessioni: opportunità e sfide per il Ticino _____	15
Bibliografia _____	24
Appendice – Il questionario _____	25

## Inquadramento e caratteristiche del turismo bike

Nel senso più comune del termine, con cicloturismo si identifica una tipologia di turismo che mette al centro dell'esperienza di viaggio l'utilizzo della bicicletta. Tuttavia, definire in maniera precisa i confini del cicloturismo non è semplice poiché, così come avviene per molte altre tipologie di turismo, anche il segmento legato alla bicicletta, da un lato, è incline all'identificazione - al suo interno - di ulteriori nicchie di mercato e, dall'altro, finisce per attirare anche persone che avevano motivazioni e scopi diversi dall'utilizzo della bici al momento della pianificazione del viaggio. Ad esempio, si possono caratterizzare i cicloturisti sulla base della destinazione (verso zone rurali/montane o più a stretto contatto con l'ambiente urbano), del tipo di bicicletta utilizzata, del modo di organizzare il viaggio (in maniera indipendente o attraverso un'agenzia), dei comportamenti di spesa (fortemente rivolti all'attività ciclistica in sé o maggiormente distribuiti verso altre attività svolte e attrazioni visitate nel corso del viaggio) o su quanto lo spostamento tra le destinazioni sia centrato sull'uso della bicicletta piuttosto che su altri mezzi. Inoltre, da questo punto di vista, si può distinguere tra chi si reca a destinazione con altri mezzi di trasporto, pubblici o privati, trasportando la bicicletta e utilizzandola solo per muoversi a destinazione ed effettuare escursioni, e chi utilizza la bicicletta come mezzo di trasporto principale del viaggio.

Una possibile chiave di lettura, ma che non esaurisce del tutto la discussione sulle diverse possibilità e situazioni legate al cicloturismo, distingue tra chi vede nell'utilizzo della bici la motivazione principale per viaggiare oppure una attività accessoria alla vacanza.



Tutta questa ricchezza di sotto-segmenti e nicchie di mercato non può essere quindi trascurata nel momento in cui si vogliono sviluppare interventi dedicati a soddisfare le esigenze degli individui.

Il cicloturismo e l'offerta ad esso dedicata hanno visto un aumento notevole negli ultimi anni e, in numerose destinazioni, è ormai divenuto uno dei segmenti più strategici e redditizi. Sia in Europa che in Svizzera la rete cicloturistica si sta espandendo in maniera importante, in particolar modo in questi ultimi anni in cui il settore sta vivendo un boom ed è sostenuto dalle politiche comunitarie e nazionali.

A livello europeo l'ente dedicato al cicloturismo è la European Cyclists' Federation (ECF), che tra le altre funzioni si occupa anche dello sviluppo di percorsi cicloturistici in Europa e sta

realizzando “EuroVelo”, una rete di 15 percorsi (dei quali, quattro – i numero 5, 6, 15 e 17 – transitanti sul territorio svizzero) il cui termine è previsto per il 2020 e che si estenderà per 70'000 km. Per quanto riguarda la confederazione elvetica, l'ente dedicato allo sviluppo del turismo lento è Svizzera Mobile, ente che ha creato una rete di percorsi distribuita capillarmente su tutto il territorio nazionale. Relativamente ai tracciati dedicati ai cicloturistici, in Svizzera ci sono 9 percorsi nazionali, 54 percorsi regionali, due dei quali interamente in Canton Ticino (percorso Valle Maggia e percorso Blenio-Lucomagno, rispettivamente i numero 31 e 36) e 45 percorsi locali, di cui uno, il percorso pedemontano (311), in Ticino. Sono invece 3 i tracciati dedicati alle mountain-bike a livello nazionale (Alpine, Panorama, Jura), 16 regionali, dei quali 2 interamente in territorio ticinese (Gottardo bike e Lugano bike, rispettivamente i numero 65 e 66) e 224 locali, di cui 20 in Canton Ticino. Inoltre, è importante segnalare come il 23 settembre 2018, il popolo svizzero abbia accettato, con il 73,6% dei consensi, il “Decreto federale concernente le vie ciclabili, i sentieri e i percorsi pedonali”. Con l'accettazione di tale decreto, la Confederazione Svizzera può coordinare con i Cantoni la realizzazione e l'estensione delle piste ciclabili, seguendo la legislazione già presente per sentieri e i percorsi pedonali. Si prospetta dunque un ulteriore aumento della diffusione della rete ciclabile in tutto il territorio elvetico, un fattore che potrebbe incrementare la domanda di cicloturismo.

Pur non essendo numerose le fonti dati attendibili per poter quantificare in maniera precisa le tendenze di questo segmento, negli ultimi anni, sia nel mondo accademico che nell'industria, diversi studi sono stati dedicati all'osservazione e alla definizione delle preferenze e dei comportamenti dei cicloturisti. Gli scopi principali di questi lavori spaziano dalla valutazione delle necessità e delle motivazioni dei cicloturisti sino al comprendere le ricadute economiche, sociali e ambientali generate da questo comparto. La lettura di questi lavori permette, quindi, di definire alcuni degli aspetti principali legati al settore. Ad esempio, la domanda generata dai cicloturisti risulta spesso strettamente connessa alla domanda di mobilità ecosostenibile. In diverse destinazioni, tale elemento ha poi fornito numerosi spunti per la promozione e lo sviluppo del cicloturismo combinandolo con gli aspetti sociali, naturali e di qualità della vita della destinazione. Sotto diversi punti di vista, si può concludere che il cicloturista è paragonabile a quei segmenti che amano la vita all'aria aperta ma, in molti casi analizzati, le analogie più marcate sono proprio quelle con gli alpinisti, gli scalatori, gli escursionisti e con il turismo sportivo.

Come hanno osservato Downward et al. (2009), attualmente i cicloturisti sono sempre più organizzati e attenti all'esperienza vissuta rispetto a pochi anni fa. Questo è avvenuto, da un lato, grazie all'evoluzione della tecnica che ha permesso la costruzione di biciclette sempre più performanti e, dall'altro, grazie al rinnovato interesse per la questione ambientale. Alcuni lavori, tra i quali quelli di Meng e Han (2009 e 2016) e Deenihan e Caulfield (2015), hanno evidenziato come, essendo l'esperienza legata al cicloturismo fortemente connessa con il territorio ed il paesaggio, tutti gli elementi che caratterizzano direttamente il percorso seguito, come ad esempio la presenza di piste ciclabili, la location, la superficie, la pendenza, l'esposizione al sole

e la segnaletica, contribuiscano a determinare l'esperienza del ciclista e a fornire un più elevato grado di coinvolgimento.



Oltre a questi aspetti, la considerazione del comportamento e delle preferenze del cicloturista è fortemente centrata sugli aspetti psicologici, emozionali e attitudinali degli individui; svariati studi, infatti, individuano in elementi come le emozioni attese, l'attitudine verso pratiche sostenibili, la connessione ambientale (identificabile con una forte propensione alla salvaguardia e valorizzazione dell'ambiente naturale), la ricerca di benefici fisici e mentali, piuttosto che le classiche caratteristiche socio-economiche, i driver primari che spingono i cicloturisti a scegliere le proprie mete e a sviluppare sentimenti di fidelizzazione e propensione a ritornare nei confronti di determinate destinazioni (Han, Meng e Kim, 2017). Inoltre, alcuni autori hanno rilevato come norme di carattere soggettivo e l'influenza determinata dalla cerchia familiare e dalle amicizie porti anche individui poco propensi a prendere in considerazione forme di cicloturismo, creando un circolo virtuoso (Han et al 2015). Tutti questi elementi giocano un ruolo fondamentale per i cicloturisti, più che per altre categorie di turisti, nel determinare la soddisfazione finale e quindi la creazione di valore per l'individuo, portandolo verso la fidelizzazione e la pubblicità positiva nei confronti dei propri pari.

Confrontarsi con la crescente domanda di cicloturismo significa anche confrontarsi con nuove sfide sul lato dell'offerta di infrastrutture e attività da proporre al pubblico in quanto la crescente massa di ciclisti può impattare in maniera importante attraverso la domanda di nuovi servizi che devono essere pensati e implementati. In questo senso, un aspetto importante fa riferimento all'intermodalità, cioè dell'utilizzo di diversi mezzi di trasporto per raggiungere una meta e quindi della loro connessione. In particolare, la valutazione dell'accessibilità di una destinazione fa tipicamente riferimento alle difficoltà che un individuo deve superare per raggiungerla: lo

spostamento degli individui da un luogo ad un altro, la connessione tra i nodi principali della rete, la possibilità di parcheggiare i mezzi, lo scorrimento e la densità del traffico e la relativa congestione, la presenza di ciclovie e la qualità della superficie percorribile. Tutti questi elementi sono funzionali alla creazione di un ambiente in cui il cicloturista si trova a proprio agio e che può minimizzare i rischi di incidenti con relativi infortuni e danneggiamento dei mezzi (Deenihan e Caulfield, 2015; Han et al, 2017). Inoltre, proprio per la particolare attenzione rivolta alla questione ambientale e alla sostenibilità del trasporto, i cicloturisti cercano di basare i propri spostamenti sulle reti dei mezzi pubblici urbani ed extra-urbani, aspetto questo che non va trascurato.

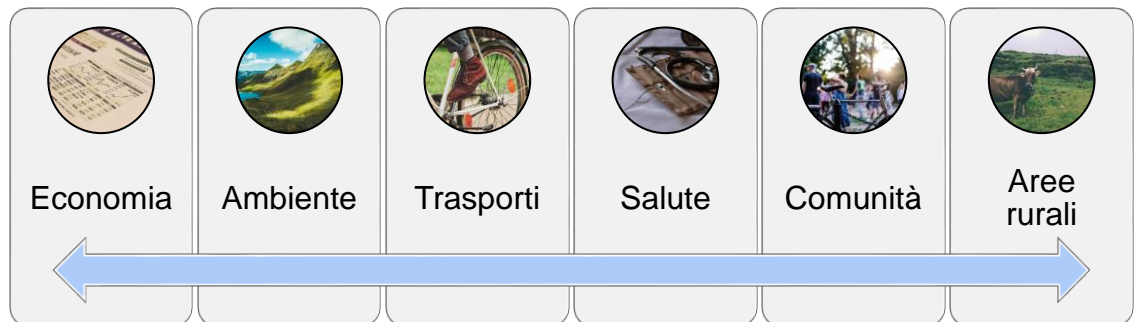
Lo sviluppo del cicloturismo coinvolge numerosi elementi dell'offerta turistica e per questo le sue ricadute spaziano in maniera importante. Nascono bike-hotel specializzati, nuovi punti di ristoro possono essere localizzati in maniera strategica rispetto ai flussi, si sviluppano servizi di noleggio, di assistenza e di informazione agli utenti i quali permettono al cicloturista di vivere un'esperienza a tutto tondo. Al servizio di noleggio, in particolare, è riconosciuta la capacità di stimolare una domanda potenziale anche da parte di coloro che non necessariamente hanno come scopo principale l'uso della bici in vacanza. Importante risulta poi, a proposito del caso di cicloturismo "occasionale", sviluppare l'offerta di attrazioni lungo le passeggiate. Proprio le attrazioni turistiche sono quelle che maggiormente stimolano la percezione del valore da parte del ciclista, alimentandone, tra le altre cose, il sentimento di fedeltà nei confronti della destinazione (Han et al 2017), aspetto particolarmente delicato quando si parla di cicloturisti. Come nota infatti Kovacic (2015), la mobilità dei cicloturisti è spesso imprevedibile ed è caratterizzata dalla flessibilità fornita dal mezzo che permette loro di organizzare soste non previste e cambi di itinerario nel corso della vacanza. Proprio per questa sua natura, il cicloturista difficilmente mostra elevati livelli di destination loyalty in quanto, spesso, una singola destinazione rappresenta una sorta di costrizione che mal si coniuga con un comportamento caratterizzato dalla flessibilità e dall'imprevedibilità.

Come si può aver intuito, la crescita sostenuta del settore e la capacità imprenditoriale e politica di una destinazione possono avere importanti ricadute sul tessuto socio-economico della destinazione stessa e, più in generale, è corretto affermare che gli effetti positivi del cicloturismo spaziano in maniera importante oltre i meri confini economici. In particolare, Wetson et al (2015) riportano quelli che sono gli ambiti verso cui si manifestano i principali benefici derivanti da uno sviluppo ottimale del settore del cicloturismo:

- **economia:** investimenti mirati nel settore producono un effetto moltiplicatore perché incoraggiano i visitatori a spendere nell'economia locale. I cicloturisti, infatti, tendono ad avere una disponibilità a spendere e una permanenza media maggiore se comparata al classico visitatore di massa. Inoltre molto spesso i cicloturisti viaggiano in gruppo e questo alimenta ulteriormente la spesa che questo segmento è in grado di generare (Downward et al, 2009). Dal punto di vista dell'infrastruttura, è chiaro che le esigenze del cicloturista abbiano delle caratteristiche peculiari. La letteratura rileva come

l'investimento continuo nel settore è un veicolo importante per mantenere ed espandere il bacino di utenza; inoltre, è risaputo come la crescita del comparto è spesso presa come spunto per procedere ad una riconversione di risorse sottoutilizzate o abbandonate del tutto proprio per l'elevato valore aggiunto che questa forma di turismo è in grado di generare;

- salute e benessere fisico e mentale: effetti benefici derivanti dall'attività fisica e dalla riduzione di inquinamento atmosferico e fonico;
- comunità: lo sviluppo del settore della bicicletta favorisce ulteriori opportunità di svago e stimola la nascita di attività produttive complementari con conseguenti ricadute sull'offerta di lavoro;
- trasporti: più opportunità, sia per i visitatori ma soprattutto per i residenti, di giovare di un trasporto lento che ha ricadute positive sui fenomeni di congestione;
- aree rurali: il turismo lento favorisce la riscoperta delle zone di campagna e di montagna, soprattutto quelle difficilmente raggiungibili dai mezzi motorizzati. Il cicloturismo in particolare rappresenta uno strumento importante per donare nuove possibilità di sviluppo economico ma soprattutto sociale alle zone rurali ignorate dalla domanda turistica classica poiché poco accessibili o lontane dai principali punti di interesse e dalle attrazioni per i visitatori. È dunque cruciale per gli attori preposti riuscire a creare una rete di percorsi cicloturistici che permetta di collegare le aree che incontrano maggiori difficoltà a sfruttare i benefici economici e sociali portati dal turismo.





## Il cicloturismo in Ticino: un'indagine esplorativa

---

Nel corso degli ultimi anni, le destinazioni turistiche hanno registrato un significativo aumento delle presenze riconducibili al segmento dei cicloturisti. Questa crescita ha avuto l'effetto di incentivare le stesse destinazioni, da un lato, ad investire nelle infrastrutture (es. piste ciclabili, segnaletica ecc.) e in percorsi appositamente dedicati e, dall'altro, a sviluppare campagne di marketing e comunicazione *ad hoc*, con l'intento di attrarre questo segmento in forte crescita. In questo contesto, la presente inchiesta, condotta dall'Osservatorio del Turismo (O-Tur), ha l'obiettivo di investigare in maniera approfondita il segmento turistico dei cicloturisti in Ticino, mettendo in luce i seguenti aspetti:

- il profilo del cicloturista: studiando le caratteristiche economiche e demografiche che contraddistinguono i cicloturisti;
- i servizi ai cicloturisti: analizzando i servizi che le strutture d'alloggio mettono a disposizione del segmento.

L'obiettivo è pertanto quello di fornire una fotografia dettagliata di una tipologia di viaggiatori che, come accennato in precedenza, non rappresenta più una novità ma è a tutti gli effetti un segmento rilevante all'interno del comparto turistico ticinese. In concreto, questo documento presenta i risultati di un'analisi qualitativa e non rappresentativa dell'intero fenomeno cicloturistico ticinese che si basa su una raccolta dati che coinvolge 25 strutture (su 64 interpellate) dislocate all'interno del Ticino, di cui il 38% è situato nella regione di Lugano, seguito dall'OTR di Bellinzona e Alto Ticino (33%), dalla regione del Lago Maggiore e Valli (25%) e, infine, dal Mendrisiotto e Basso Ceresio (3%). Relativamente alla tipologia di alloggio, l'84% appartiene al comparto alberghiero mentre il restante 16% è composto da campeggi, B&B e capanne. Per quanto riguarda il settore alberghiero, il 54% è composto da hotel a tre stelle, il 17% da hotel a 4 stelle mentre le strutture comprese fra 0-2 stelle sono circa il 9%. Infine, tra le strutture intervistate circa il 59% beneficia del marchio Bike Hotel fornito da Hotelleriesuisse<sup>1</sup>.

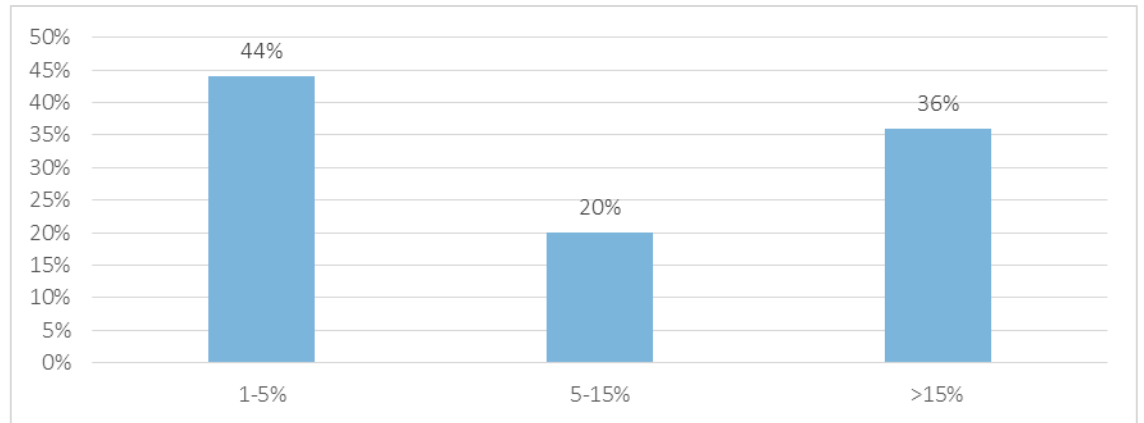
I contenuti del rapporto sono strutturati come segue: la prima parte dell'inchiesta fornisce una visione generale del segmento dei cicloturisti, la seconda parte prende in esame quali sono le caratteristiche socio-economiche di tali individui, mentre la terza parte si focalizza sui servizi erogati ai cicloturisti dalle strutture intervistate.

---

<sup>1</sup> Per ulteriori dettagli vi rimandiamo al seguente link:

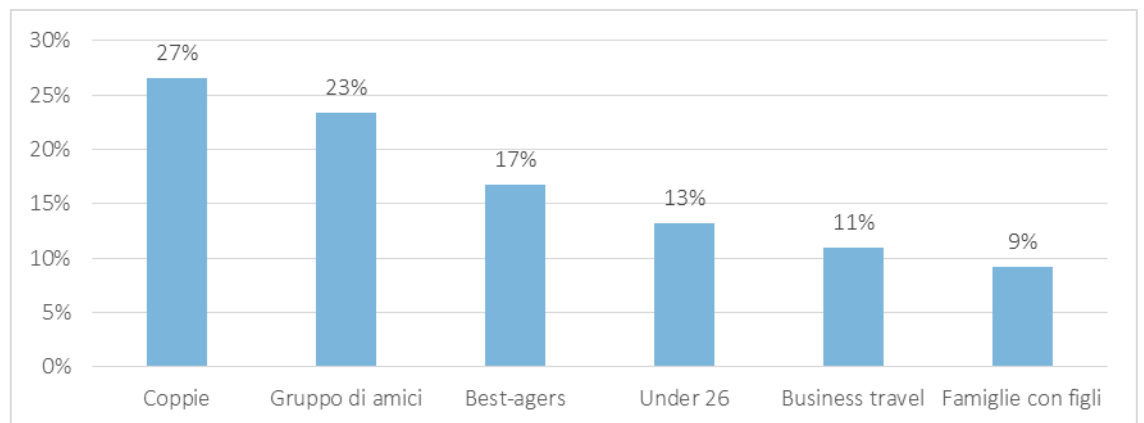
[https://www.hotelleriesuisse.ch/files/pdf11/Kriterienkatalog\\_Bikehotel\\_it\\_Formular.pdf](https://www.hotelleriesuisse.ch/files/pdf11/Kriterienkatalog_Bikehotel_it_Formular.pdf)

*Comportamenti dei cicloturisti.* Analizzando i dati sui pernottamenti, il 44% dei rispondenti (Figura 1) dichiara che la quota di pernottamenti di cicloturisti è tra l'1 e il 5% dei pernottamenti complessivi, mentre secondo il 36% il numero di notti trascorse dai cicloturisti sono più del 15% dei pernottamenti complessivi.



**Figura 1 - Quota (%) di pernottamenti di cicloturisti sul totale dei pernottamenti**

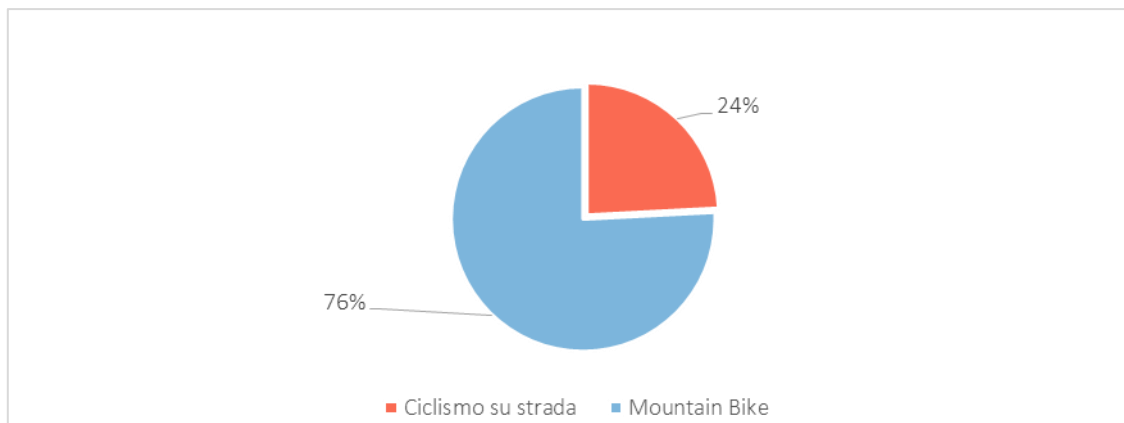
Ponendo l'attenzione sulla segmentazione dei cicloturisti (Figura 2) si evince che, in media, sono per il 27% coppie tra i 26 e i 60 anni che viaggiano senza figli, per il 23% gruppi di amici tra i 26 e 60 anni mentre per il 17% sono *best-agers*, ovvero individui che hanno un'età superiore ai 60 anni.



**Figura 2 - Segmentazione dei cicloturisti**

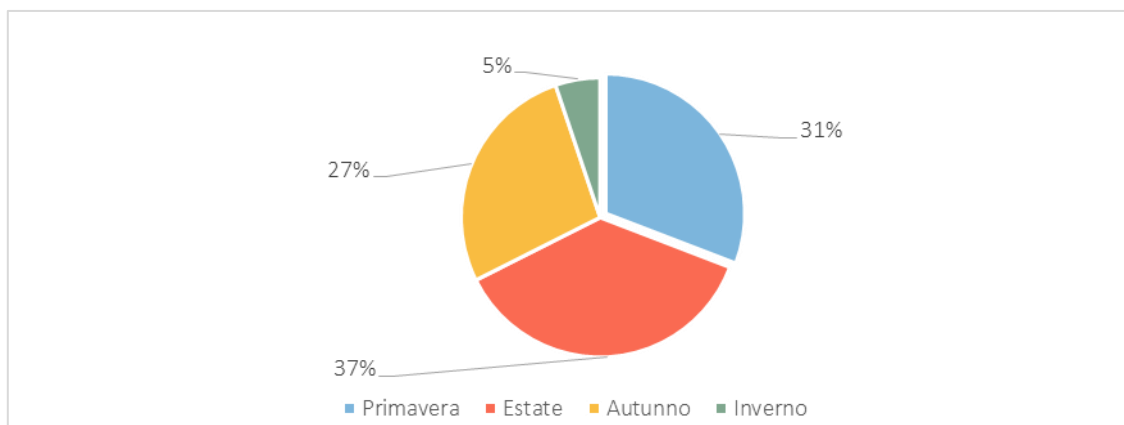
È importante inoltre evidenziare che i segmenti under 26 e le famiglie con figli, in media, rappresentano rispettivamente il 13% e il 9% della clientela di cicloturisti. Ciò significa che coloro i quali soggiornano tra le strutture d'alloggio intervistate sono in larga parte cicloturisti adulti, che viaggiano in gruppo senza la presenza dei bambini.

Entrando più nel dettaglio, la Figura 3 mostra che per il 76% degli intervistati i cicloturisti possono essere indentificati come *mountain bikers*, mentre per il 24% sono cicloturisti che praticano ciclismo su strada.



**Figura 3 – Tipologia di cicloturista**

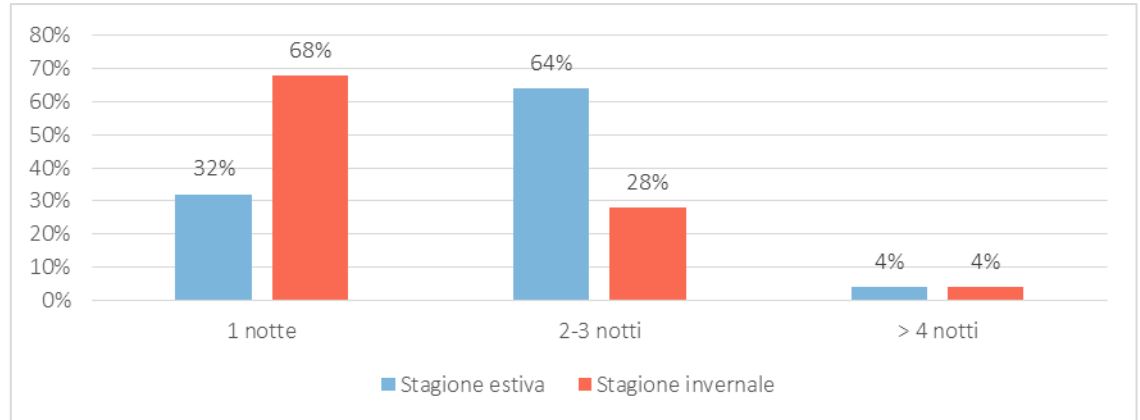
Esaminando le risposte sulla ripartizione dei pernottamenti durante il corso dell'anno, quello che emerge dalla Figura 4 è una tendenza generale da parte dei cicloturisti a pernottare principalmente durante il periodo primaverile e estivo. Secondo gli intervistati, in media, il 37% dei pernottamenti si verifica d'estate, il 31% in primavera e il 27% durante il periodo autunnale. Al contrario, nel periodo invernale si concentrano, in media, circa il 5% dei pernottamenti annuali.



**Figura 4 – Ripartizione media (%) dei pernottamenti durante l'anno**

La Figura 5 si focalizza, invece, nell'analizzare la durata media del soggiorno dei cicloturisti in due periodi dell'anno: la stagione estiva e la stagione invernale. La stagione estiva si riferisce ai mesi tra maggio a ottobre, mentre la stagione invernale prende in considerazione i mesi da gennaio ad aprile e da novembre a dicembre.

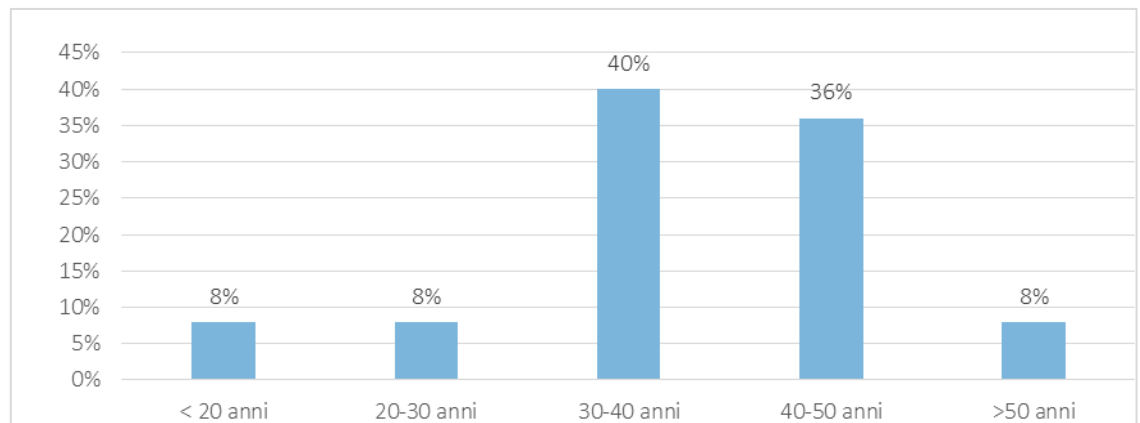
Nel dettaglio, secondo il 68% dei rispondenti, la durata media del soggiorno dei cicloturisti durante la stagione invernale è pari a 1 notte, mentre per il 28% si attesterebbe tra le 2 e le 3 notti.



**Figura 5 – Durata media del soggiorno**

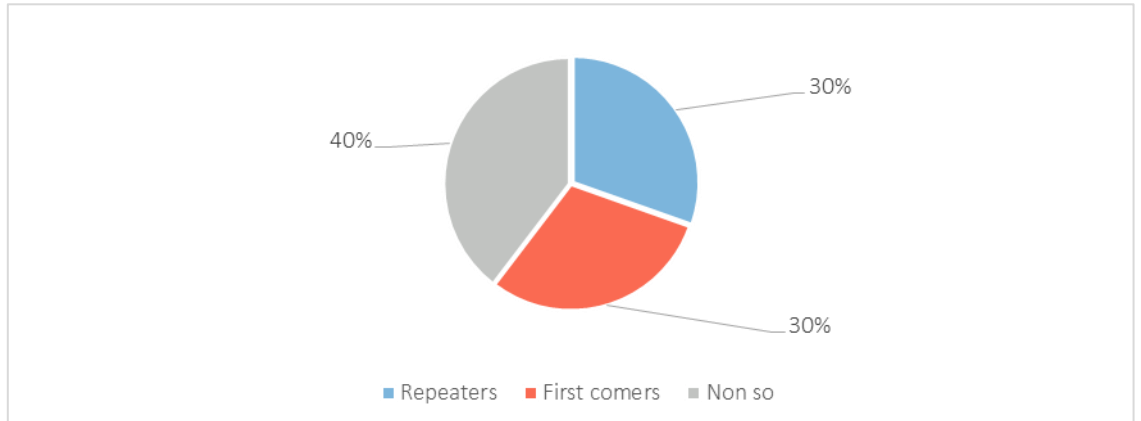
In riferimento alla stagione estiva, il 64% delle strutture intervistate dichiara che la durata media del soggiorno dei cicloturisti si attesta attorno alle 2-3 notti mentre per il 32% è pari a 1 notte.

*Caratteristiche dei cicloturisti.* La seconda parte dell'inchiesta si è occupata di individuare le caratteristiche demografiche e economiche come, ad esempio, l'età, la nazionalità o la spesa giornaliera, dei cicloturisti che soggiornano nelle strutture intervistate.



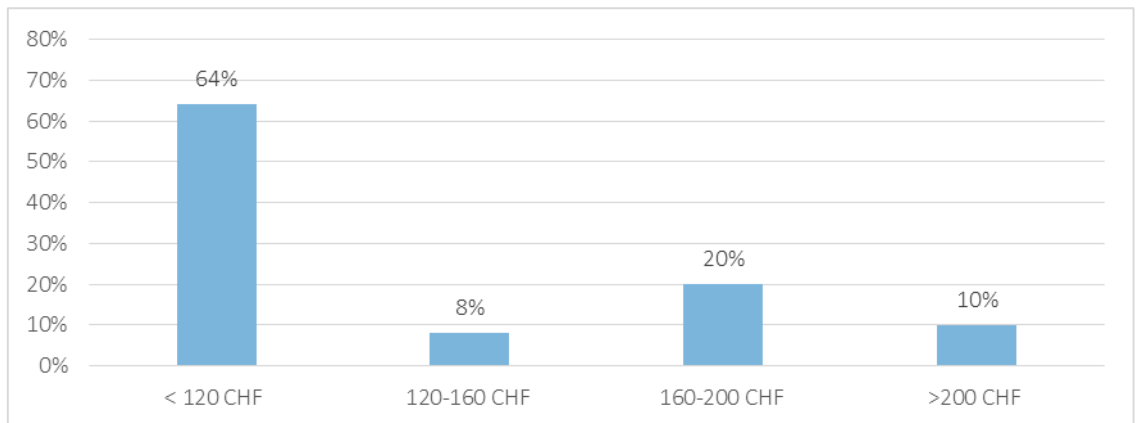
**Figura 6 – Età dei cicloturisti**

Per quanto riguarda l'età dei cicloturisti (Figura 6), il 40% dei rispondenti dichiara che l'età è compresa tra i 30-40 anni, per il 36% l'età è compresa tra i 40-50 anni, mentre secondo l'8% si attesterebbe al di sopra dei 50 anni. Analizzando le risposte raccolte sulla nazionalità, emerge come siano principalmente i cicloturisti confederati ad alloggiare nelle strutture intervistate. Infatti, in media, il 74% proviene dalla Svizzera tedesca rispetto al 9% che giunge dalla Svizzera romanda. Il restante 17% è caratterizzato in larga parte da cicloturisti provenienti dalla Germania (6.5%) e dall'Italia (3.5%).



**Figura 7 – Repeaters e first timers**

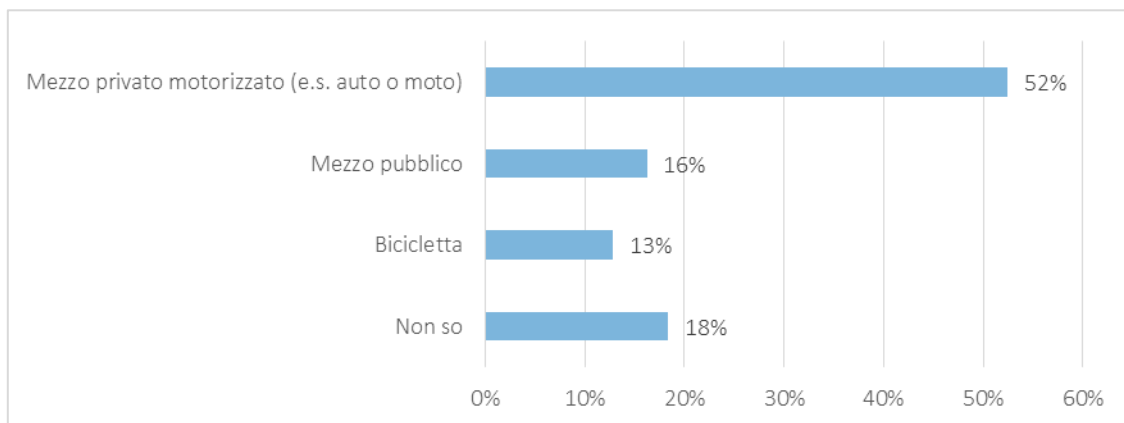
Un altro aspetto interessante analizzato in questa sezione dell'inchiesta è quello relativo ai *repeaters* e ai *first timers*. Nello specifico, ciò che emerge dalla Figura 7 è che, in media, il 40% della clientela di cicloturisti è composta da coloro che soggiornano per la prima volta (*first timers*), mentre coloro che hanno già soggiornato almeno una volta (*repeaters*) sono in media il 30%.



**Figura 8 – Spesa media giornaliera a persona, comprendente di alloggio ed extra**

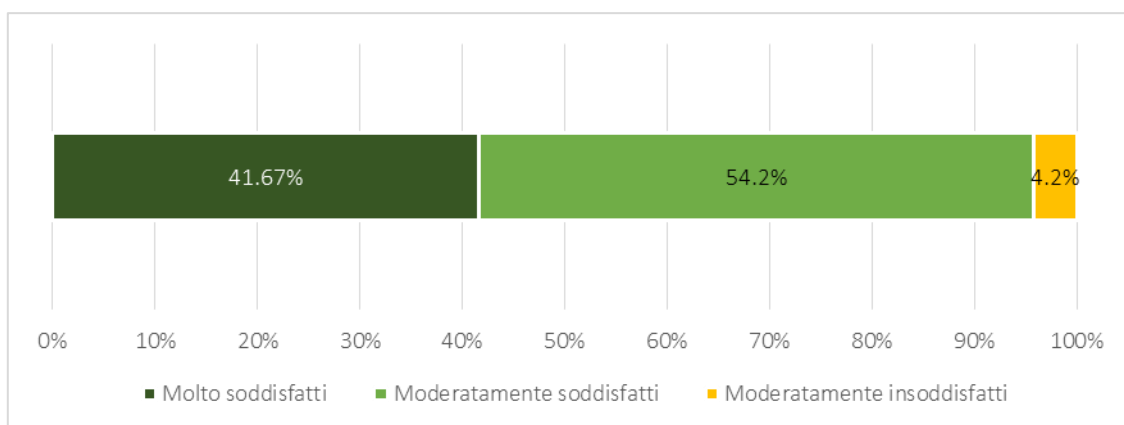
La Figura 8 riporta i dati sulla spesa media giornaliera dei cicloturisti, considerando come categoria di spesa quella relativa all'alloggio e agli extra. Ciò che emerge è che secondo il 64% degli intervistati la spesa media giornaliera per persona è al massimo di 120 CHF, per il 20% è compresa tra i 160-200 CHF al giorno a persona, mentre secondo il 10% la spesa media giornaliera supera i 200 CHF a persona.

Per quanto attiene alla scelta del mezzo di trasporto, la Figura 9 evidenzia come, in media, oltre il 50% dei cicloturisti utilizza il mezzo privato (es. l'automobile o la moto) per recarsi in Ticino, mentre il 16% privilegia il trasporto pubblico.



**Figura 9 – Ripartizione media (%) del tipo di mezzo di trasporto**

Il grafico, inoltre, mette in luce un altro aspetto: soltanto il 13% dei cicloturisti arriva in Ticino tramite la bicicletta, indicando, quindi, una tendenza generale da parte degli stessi di prediligere la bici una volta raggiunta la destinazione. Relativamente a come i cicloturisti raggiungono il Ticino, il 92% si reca in maniera autonoma mentre il restante 8% si affida a operatori turistici specializzati come, ad esempio, Eurotrek.



**Figura 10 – Soddisfazione delle strutture intervistate**

Infine, la figura 10 fa riferimento alla soddisfazione delle strutture circa le performance registrate dal segmento dei cicloturisti. In particolare, il 42% delle strutture intervistate ritiene l'andamento delle performance molto soddisfacente mentre il 54% degli intervistati si definisce moderatamente soddisfatto. Solo il 4% ha riportato di essere moderatamente insoddisfatto rispetto alle performance fatte registrare dalla domanda generata dai cicloturisti.

*Servizi offerti.* In questa sezione, l'attenzione è rivolta all'analisi dei diversi servizi erogati ai cicloturisti da parte delle strutture intervistate. Dalla Tabella 1 si evince come tutte le strutture intervistate forniscono ai propri clienti un deposito chiuso a chiave e coperto per le bici, il 96% mette a disposizione un'officina per piccoli interventi meccanici, mentre il 92% ha a disposizione degli spazi nei quali i cicloturisti possono lavare le bici.

SERVIZI A DISPOSIZIONE DEI CICLOTURISTI	PERCENTUALI
Deposito chiuso a chiave e coperto per le bici	100%
Officina per piccoli interventi meccanici	96%
Spazi per il lavaggio bici	92%
Possibilità di lavaggio indumenti tecnici	80%
Ricca prima colazione	80%
Doccia prima della partenza	68%
Orari dei pasti orientati alle esigenze della clientela	52%
Caricatore per biciclette elettriche	44%
Escursioni guidate	40%
Convenzioni con officine specializzate	36%
Trasferimento della bici e del bagaglio su richiesta	36%
Servizio navetta per bici e per bagagli su richiesta	20%

**Tabella 1 – Servizi erogati ai cicloturisti**

Un ulteriore aspetto interessante è dato dalla disponibilità delle strutture nel fornire ai propri clienti servizi al di fuori degli orari consueti. Per esempio, il 68% permette ai propri cicloturisti di effettuare una doccia prima della partenza mentre il 52% cerca di orientare i pasti a seconda delle esigenze dei propri ospiti.

SERVIZI A DISPOSIZIONE PER I BAMBINI	PERCENTUALI
Proposte di escursioni per tutta la famiglia con guida specializzata	71%
Noleggio caschi e bici per i bambini	29%
Noleggio di seggiolini e rimorchi da bici	21%
Un servizio di baby-sitting per tutto il giorno	17%
Un servizio di baby-sitting per mezza giornata	4%

**Tabella 2 – Servizi erogati ai cicloturisti che viaggiano con bambini**

Per quanto concerne i servizi messi a disposizione dei cicloturisti che viaggiano con figli, il 71% delle strutture intervistate (Tabella 2) propone escursioni per tutta la famiglia con una guida specializzata, il 29% fornisce un servizio di noleggio caschi e bici per i bambini e il 21% consente di noleggiare seggiolini e rimorchi da bici. Altro dato interessante è quello associato al servizio di baby-sitting: il 17% delle strutture, infatti, offre un servizio di baby-sitting per tutto il giorno mentre il 4% dispone di un servizio di baby-sitting per mezza giornata. Da questi risultati si può dedurre che la tendenza generale delle strutture intervistate sia quella di fornire principalmente servizi orientati ai cicloturisti che viaggiano senza figli, confermando quanto era già emerso nella prima sezione dell'inchiesta.

## **Riflessioni, opportunità ed esempi per il Ticino**

---

Chi sono i tipici cicloturisti? Cosa li motiva ad utilizzare la bicicletta come mezzo di trasporto? Perché la bicicletta è al centro della loro esperienza turistica? Queste sono solo alcune delle domande che si trova ad affrontare chi vuole lavorare in questo dinamico e crescente segmento della domanda turistica. Purtroppo, analisi di mercato e indagini sul campo relative al cicloturismo non sono molte e i dati - con particolare riferimento al Ticino - scarseggiano. Tuttavia, l'analisi della letteratura esistente e l'inchiesta sviluppata dall'Osservatorio permettono di fornire numerose informazioni e suggerimenti agli operatori.

Un primo, rilevante, punto di partenza per coloro che, a vario titolo, si cimentano con il turismo e la mobilità legate alla bicicletta è senza ombra di dubbio la segmentazione del mercato. In generale, come anche accennato nell'introduzione di questo documento, i segmenti di mercato che coinvolgono il cicloturismo includono:

- *cicloturisti pernottanti*: coppie, famiglie e gruppi di amici che sono alla ricerca di una vacanza durante la quale poter approfittare delle peculiarità del cicloturismo (anche non tutti i giorni). Queste persone sono alla ricerca di zone poco trafficate e percorsi immersi nella natura. Spesso si tratta di persone che si organizzano in maniera autonoma la vacanza, ma sono sempre più apprezzati i servizi che offrono tour organizzati con diversi servizi inclusi;
- *cicloturisti "short break"*: si tratta di persone alla ricerca di una specifica esperienza turistica o legata al loro tempo libero, nel caso dei residenti che utilizzano la loro bicicletta, ma che in molti casi sono interessate anche al noleggio di mezzi più specializzati come le E-mountain bike;
- *escursionisti*: ancor più legati al noleggio, specie nelle zone urbane, sono persone che prediligono percorsi non troppo impegnativi e circolari. Questi, infatti, tendono ad avere meno esperienza nel trasporto delle loro biciclette con i mezzi pubblici.

La tabella sottostante riassume ciò che è emerso dalla letteratura esistente ed offre tre chiavi di lettura dell'Osservatorio rispetto alle tendenze generali, i possibili impatti economici sul territorio e l'ipotetico potenziale di crescita qualora si dovesse investire su diversi segmenti in Ticino. Si tratta, è doveroso specificarlo, di elementi e valutazioni qualitative frutto delle riflessioni degli autori.



Tipo	Profilo	Percorsi	Tendenze globali	Eventuali impatti	Potenziale per il Ticino
<i>Escursionisti / Visitatori di giornata / residenti e locali (mezza giornata o intera giornata)</i>					
Escursionisti occasionali	Singoli, coppie e famiglie; Età: 24-50; Lunghezza escursioni: 15-35km;	Percorsi indicati, corsie dedicate o strade secondarie	Crescita moderata	Singole spese contenute, ma un ampio bacino potenziale	Discreto data la dimensione del potenziale bacino di utenza
Mountain bikers occasionali	Singoli, poche famiglie, ma in aumento così come le donne; Età: 24-45; Lunghezza escursioni: 15-35km;	Percorsi off-road dedicati o sentieri di montagna secondari	Crescita sostenuta	Spese e impatti economici contenuti	Buono, ma limitato alle regioni naturalmente più predisposte e accessibili
Mezza giornata di noleggio bici	Spesso non possiedono una bici a casa (o la utilizzano raramente); Età: 18-55; Lunghezza escursioni: 10-20km;	Itinerari prestabiliti, spesso tematici sia in città che nelle zone rurali	Crescita moderata	Opportunità legate ai servizi offerti	Basso in molte località. Buono nelle destinazioni turistiche più popolari o nelle zone urbane con aree dedicate e/o chiuse al traffico
<i>Turisti pernottanti</i>					
Eventi	Molto eterogeneo (locali); Partecipanti a eventi di beneficenza e/o sensibilizzazione tematiche sociali	Percorsi prestabiliti chiusi al traffico veicolare	Nuova tendenza	Impatti concentrati nei giorni degli eventi	Buono, soprattutto in caso di eventi di più giorni. Opportunità per avere impatti distribuiti su più regioni.
Cicloturisti "Do-It-Yourself"	Single, coppie e gruppi; Età: 18-30; Utilizzo di guide cartacee e APP; Ostelli e B&B e hotel di bassa categoria come sistemazioni	Percorsi indicati, itinerari prestabiliti, spesso tematici, corsie dedicate	Crescita moderata	Spese totali più elevate dei ciclisti occasionali e degli escursionisti giornalieri	Da moderato a discreto a patto che vi siano le infrastrutture dedicate estese su un ampio territorio che colleghino regioni diverse

(continua...)

Tipo	Profilo	Percorsi	Tendenze globali	Eventuali impatti	Potenziale per il Ticino
Mountain bikers "Do-It-Yourself"	Coppie e gruppi; Età: 20-40; Utilizzo di guide cartacee e APP; Diverse sistemazioni purché attrezzate alla manutenzione delle biciclette; spesso biker esperti	Percorsi off-road dedicati o sentieri di montagna secondari	Crescita sostenuta	Spese totali più elevate dei ciclisti occasionali e degli escursionisti giornalieri. Per spesa individuale secondi solo ai tour organizzati	Elevato a patto che vi siano le infrastrutture adeguate e facilmente accessibili dai luoghi del pernottamento. Interessante opportunità per zone discoste
Noleggio bici o mountain bike per più giorni	Viaggiatori che provengono da più lontano e che non hanno la possibilità di trasportare la loro bicicletta. Diversi livelli di esperienza.  Età: 18-55; Lunghezza escursioni: 10-20km;	Percorsi indicati, itinerari prestabiliti, spesso tematici, corsie dedicate	Crescita moderata	Numerose opportunità legate ai servizi offerti	Buono nelle destinazioni turistiche, nelle zone urbane con aree dedicate e/o chiuse al traffico e con infrastrutture che collegano diverse regioni
Cicloturisti e Mountain bikers con tour organizzati	Vacanze organizzate con itinerari e sistemazioni predefinite; Gruppi o coppie. Tutti i livelli di esperienza.	Varie possibilità di combinare itinerari	Crescita moderata	Spese ed impatti elevate (se le compagnie di noleggio ed i <i>tour operators</i> sono locali)	Interessanti opportunità di integrazione e collaborazione fra vari prodotti/servizi
Sportivi (Cicloturisti e Mountain bikers)	Ciclismo su strada / Mountain bike come attività sportiva principale. Allenamento per residenti e gare.	Percorsi off-road dedicati o ciclismo su strada	Costante	Impatti legati all'organizzazione di eventi o la realizzazione di infrastrutture adeguate per gli allenamenti	Opportunità vincolate alla realizzazione ed alla qualità di infrastrutture ed eventi

**Tabella 3 – Tendenze e potenziali impatti del cicloturismo. Fonte: Lumsdon (1996), adattato da O-Tur**

Al fine di contestualizzare la lettura della Tabella 3, di seguito vengono sintetizzati i risultati dell'indagine condotta dall'Osservatorio che ha raccolto le informazioni di 25 strutture di alloggio, comprendenti sia strutture alberghiere che B&B, capanne e campeggi, dislocate all'interno del Canton Ticino. Le analisi condotte indicano come, in media, per il 44% dei rispondenti la quota di pernottamenti di cicloturisti è tra l'1 e il 5% dei pernottamenti totali, mentre per il 36% le notti trascorse dagli stessi sono più del 15% dei pernottamenti complessivi. In riferimento alla segmentazione della clientela, si evince che nelle strutture intervistate i cicloturisti sono per il 27%

coppie tra i 26 e i 60 anni che viaggiano senza figli, per il 23% gruppi di amici tra i 26 e i 60 anni e per il 17% cicloturisti che hanno un'età superiore ai 60 anni, valori questi ultimi che appaiono leggermente più elevati di quelli riscontrati nella letteratura scientifica consultata. Un dato interessante riguarda la tipologia di cicloturista. Nello specifico, i cicloturisti possono essere classificati come cicloturisti su strada, ovvero coloro i quali si spostano usando percorsi segnati e/o piste ciclabili, e cicloturisti rurali, che percorrono in *mountain bike* principalmente percorsi fuoristrada a stretto contatto con la natura. Per le strutture intervistate, in media, il 76% è identificabile come *mountain bikers*, mentre il 24% è riconducibile alla categoria dei cicloturisti su strada. Per quanto concerne la modalità di trasporto utilizzata per arrivare in Ticino, le analisi indicano una tendenza generale a utilizzare il trasporto privato o il trasporto pubblico. Infatti, in media, oltre la metà dei cicloturisti (circa il 52%) si reca in Ticino tramite il mezzo privato contrariamente a circa il 16% che si sposta con il trasporto pubblico. I cicloturisti che decidono di utilizzare la bici non solo come elemento principale della vacanza, ma anche come mezzo per arrivare a destinazione sono in media il 13%. Nel contesto del trasporto pubblico, bisogna sottolineare come le ferrovie svizzere siano attive già da diversi anni nell'offrire servizi specifici per gli amanti della bicicletta. Per esempio, l'offerta RailAway<sup>2</sup> consente a chi viaggia con i trasporti pubblici uno sconto del 20% sul prezzo di noleggio della bici. Infatti, è possibile noleggiare una bici (es. *mountain bike*, e-bike o bici da corsa) in uno dei 200 punti in tutta la Svizzera, dei quali più di 80 sono stazioni ferroviarie, e di restituirla in una stazione diversa da quella di partenza. Un altro servizio consente di trasportare gratuitamente la bici come bagaglio a mano, una volta che è stata riposta in una sacca, come ad esempio, la TranzBag<sup>3</sup>. Nell'ambito della spesa giornaliera, comprendente il costo dell'alloggio e degli extra, il 64% dei rispondenti dichiara che è di circa 120 CHF a persona, per il 20% è tra i 160-200 CHF mentre per il 10% la spesa per cicloturista supera i 200 CHF al giorno. Ponendo l'attenzione sulla nazionalità, i risultati sembrano indicare che in larga parte sono i cicloturisti confederati a soggiornare nelle strutture intervistate. Infatti, in media, il 74% proviene dalla Svizzera tedesca mentre il 9% dalla Svizzera romanda. I cicloturisti tedeschi e italiani, invece, rappresentano in media il 6.5% e il 3.5% della clientela, rispettivamente. Considerando le tendenze positive fatte registrare dal comparto in diverse destinazioni estere, questi dati - seppur ottenuti analizzando un campione di sole 25 strutture di alloggio e quindi non rappresentativi dell'intero fenomeno a livello cantonale - ci suggeriscono come potrebbe esserci ancora margine per riuscire ad attirare mercati diversi da quello domestico.

A tal proposito, senza far riferimento alla situazione ticinese, ma descrivendo il contesto generale, la tabella sottostante riassume alcune delle caratteristiche, dei vincoli e dei bisogni di differenti segmenti di cicloturisti.

---

<sup>2</sup> Maggiori informazioni al link: <https://www.sbb.ch/it/stazione-servizi/auto-velo/noleggio-bici.html>

<sup>3</sup> Maggiori informazioni al link: <https://www.tranzbag.com/it/prodotti/>

Tipo	Caratteristiche	Vincoli o possibili problematiche	Bisogni
<b>Escursionisti giornalieri</b>	Partenza da casa o dal luogo di villeggiatura con escursioni di una o mezza giornata. Escursioni di 25-50km. Principalmente persone allenate	Pochi vincoli anche se vi sono alcune limitazioni legate alle infrastrutture (si veda a lato)	Piste ciclabili di collegamento tra varie zone e possibilità di trasporto dei cicli sui mezzi pubblici
<b>Noleggio bici</b>	Ciclisti occasionali (solitamente turisti in vacanza) che fanno escursioni di una o mezza giornata. Persone allenate e non allenate	Assenza di noleggi in alcune aree potenzialmente interessanti. Difficoltà nel disporre di un'ampia varietà di modelli da parte delle imprese. Stagione breve e picchi elevati	Infrastrutture per Mountain bike accessibili o vicino ai luoghi del pernottamento. Informazioni dettagliate sui percorsi (tipologia, difficoltà, durata, ecc.).
<b>Cicloturisti pernottanti</b>	Escursioni impegnative. Principalmente ciclisti allenati ed esperti	Difficoltà nel trasporto delle proprie biciclette tramite treni. Possibili conflitti con altre tipologie di ospiti per quanto riguarda l'alloggio nei periodi di alta stagione viste le diverse necessità e abitudini.	Presenza di una buona rete ciclabile urbana ed extra-urbana e di officine specializzate. Diverse soluzioni di alloggio dal campeggio all'hotel. Sistemi di informazioni dettagliati.
<b>Cicloturisti in tour organizzati</b>	Sia escursionisti che ospiti pernottanti. Possibilità anche per i meno esperti e/o turisti provenienti da altri continenti.	Creazione di collaborazioni con <i>tour operators</i> e limiti legati alle collaborazioni stabili con il territorio. Vincoli in caso di noleggio delle biciclette.	Servizi di supporto ed accompagnamento efficienti.
<b>Mountain bikers</b>	Crescita elevata del segmento negli ultimi anni.	Costi di noleggio e di acquisto di biciclette ed attrezzature. Convivenza con altri utenti dei sentieri / percorsi. Adeguamento delle infrastrutture di risalita. Investimenti per le soluzioni di alloggio.	Segnaletica dei percorsi. Informazioni sull'accessibilità ed il livello dei percorsi. Officine specializzate. Servizi e attenzioni dedicate durante l'alloggio.

Tabella 4 – Tipologia di cicloturisti e loro peculiarità

Scorrendo le informazioni presentate, emergono dunque almeno due fronti sui quali lavorare per poter cogliere al meglio le opportunità legate al cicloturismo: investire in infrastrutture come reti ciclabili e percorsi *off-road* e investire in servizi in grado di soddisfare dei bisogni specifici dei cicloturisti. Relativamente a quest'ultimo elemento, è significativo il grado di soddisfazione registrato fra i rispondenti all'indagine presentata in questo approfondimento. Infatti, salvo

rarissime eccezioni, tutti si dichiarano compiaciuti dei loro risultati in qualità di strutture specializzate nell'accoglienza di cicloturisti.

Come sottolinea la *Adventure Cycling Association*<sup>4</sup>, esistono diversi indicatori, a livello internazionale, che evidenziano le prospettive di crescita del settore nei prossimi anni. A cominciare, ad esempio, dal supporto che il cicloturismo continua a ricevere a livello istituzionale in numerose città, regioni e paesi. In Svizzera, la fondazione *Switzerland Mobility*<sup>5</sup> amministra diversi programmi per tutti i tipi di trasporto non motorizzato. In particolare, ad esempio, la pagina web dedicata alla mobilità su bicicletta propone: offerte (tour guidati o semplice trasporto bagagli), alloggi (è possibile affinare la ricerca per tipo di alloggio, per percorso o per luoghi di interesse), noleggio biciclette ed e-bike, servizi di Public Bikes, officine specializzate, raccomandazioni per treni, autobus e battelli (di conseguenza le varie connessioni multimodali) e, infine, guide e mappe. Il programma tedesco *Bett+Bike*<sup>6</sup> incorpora diversi paesi europei: Danimarca, Lussemburgo e Austria e vanta oltre 5.500 alloggi. Oltre ad offrire la sicurezza ai ciclisti che le loro biciclette saranno conservate in modo sicuro, comprende uno strumento di ricerca facile da usare per trovare la giusta sistemazione a seconda della destinazione, della fascia di prezzo e del livello di comfort desiderati. *Albergabici*<sup>7</sup> amministrato da Federazioni Italiana Amici della Bicicletta (FIAB) ha un sito web ben progettato, anche non se approfondito come quello tedesco. Lo scopo dell'associazione è quella di avvicinare gli hotel ai ciclisti. Il programma distingue le offerte per cicloturisti, ciclisti su strada, ciclisti di *mountain bike* e sportivi. Vi è inoltre un sistema di certificazione gestito direttamente dalla FIAB. A livello locale, un esempio italiano degno di essere menzionato riguarda Comano Terme, vicino alle cime delle Dolomiti del Brenta, nella parte della provincia di Trento che si estende sino al Lago di Garda. Si tratta di luogo storicamente legato al turismo basato sulla cura della persona nel quale si sta affermando un modello che funziona e rappresenta un'innovazione interessante. Un modello che, in maniera simile a quanto avviene in sempre più numerose destinazioni europee e mondiali, risponde al desiderio dei turisti di godersi il tempo e "staccare da tutto". Seppur l'iniziativa non riguardi direttamente il cicloturismo ma piuttosto gli spostamenti a piedi, si tratta di un'idea che potrebbe venir implementata anche in Ticino nei confronti di coloro che si spostano a piedi o utilizzano la bici. In concreto, l'iniziativa di Comano, "Più cammini meno paghi"<sup>8</sup> incentiva i turisti a ridurre al minimo l'utilizzo dell'automobile grazie a degli sconti sul pernottamento. Alla reception delle strutture che aderiscono all'iniziativa (una dozzina di hotel tra le 2 e 4 stelle), i turisti ottengono un contapassi (oppure li registrano tramite App) e in base a quanti se ne effettuano giornalmente si ha una riduzione dal 5% a 10% sul prezzo della stanza.

---

<sup>4</sup> Maggiori informazioni al link: <https://www.adventurecycling.org/>

<sup>5</sup> Maggiori informazioni al link: <https://www.schweizmobil.ch/en/cycling-in-switzerland.html>

<sup>6</sup> Maggiori informazioni al link: <https://www.bettundbike.de/>

<sup>7</sup> Maggiori informazioni sul sito: <https://www.albergabici.it/it/>

<sup>8</sup> Maggiori informazioni al link: <https://www.visitacomano.it/it/camminare-e-trekking-alle-terme-di-comano/pi%C3%B9-cammini-meno-paghi>

Nel Québec, in Canada, vi è il programma *Bienvenue Cyclists!* amministrato da *Velo Québec*<sup>9</sup>. Interessante notare, in questo caso, come alcune delle strutture di alloggio, oltre a sviluppare una serie di servizi correlati classici come il trasporto di bagagli, hanno anche collaborato con partner turistici istituzionali e hanno avuto un ruolo attivo nella creazione di percorsi ciclabili locali. Continuano, inoltre, a crescere le reti di percorsi ciclabili nazionali ed internazionali: una delle più grandi reti di piste ciclabili ufficiali del pianeta, *EuroVelo*<sup>10</sup>, continua ad espandersi. Attualmente è presente in 42 paesi con 15 percorsi equivalenti a 70.000 chilometri. Il sistema ufficiale di percorsi ciclabili negli Stati Uniti è cresciuto negli ultimi due anni da 15 a 24 stati. Un altro imminente sistema continentale è il *Great Trail*<sup>11</sup> in Canada, composto da oltre 20.000 chilometri di percorsi.

In maniera simile a quanto fatto e programmato da Svizzera Turismo, gli uffici del turismo nazionali e regionali investono nella promozione del cicloturismo. Taiwan, ad esempio, ha terminato un sistema di rotte di tipo "round-the-country" e sta commercializzando l'isola come una destinazione emergente<sup>12</sup>. In Norvegia, sono stati annunciati importanti piani per promuovere il ciclismo<sup>13</sup>. La Germania continua ad essere dei leader per quanto riguarda il turismo in bicicletta; secondo l'*Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club* (ADFC)<sup>14</sup>, l'organizzazione no-profit ciclistica tedesca, il 10% delle entrate turistiche in Germania deriva dai viaggi in bicicletta. Negli Stati Uniti, sempre più stati promuovono attivamente il turismo in bicicletta, a partire dai *leader* di lunga data come Minnesota<sup>15</sup> e Oregon<sup>16</sup>. Altri stati, anche molto diversi fra loro, stanno intensificando le attività di promozione e l'offerta dedicata al cicloturismo, tra cui Alaska<sup>17</sup>, Idaho<sup>18</sup> (interessanti, in questo caso, le opzioni "rail-to-trail" nelle quali le vecchie linee ferroviarie che non vengono più utilizzate sono convertite in affascinanti piste ciclabili), Mississippi<sup>19</sup>, Michigan<sup>20</sup> (interessanti, in questo caso le opzioni "winter-biking"), Tennessee<sup>21</sup> e Florida<sup>22</sup>. Sempre nel Nord America, gli eventi legati al ciclismo - anche di più giorni - prosperano e si espandono. Tra i più famosi vi sono: il RAGBRAI<sup>23</sup> (acronimo per *l'Annual Great Bicycle*

---

<sup>9</sup> Maggiori informazioni al link: <http://www.velo.qc.ca/fr/certificationBC>

<sup>10</sup> Maggiori informazioni sul sito: <http://www.eurovelo.com/en>

<sup>11</sup> Maggiori informazioni sul sito: <https://thegreattrail.ca/>

<sup>12</sup> Maggiori informazioni al link: <https://taiwantoday.tw/news.php?unit=15,23&post=23997>

<sup>13</sup> Maggiori informazioni al link: <https://www.visitnorway.com>

<sup>14</sup> Maggiori informazioni sul sito: <https://www.adfc.de/>

<sup>15</sup> Maggiori informazioni al link: <https://www.exploreminnesota.com/pedal-mn/>

<sup>16</sup> Maggiori informazioni al link: <https://traveloregon.com/things-to-do/outdoor-recreation/bicycling/>

<sup>17</sup> Maggiori informazioni al link: <https://www.travelalaska.com>

<sup>18</sup> Maggiori informazioni ai link: <https://visitidaho.org/things-to-do/mountain-biking/> e

<https://visitidaho.org/things-to-do/rail-to-trail/>

<sup>19</sup> Maggiori informazioni ai link: <https://visitmississippi.org/things-to-do/sports-outdoors/cycling/> e

<https://www.bikewalkmississippi.org/>

<sup>20</sup> Maggiori informazioni ai link: <https://www.michigan.org> e <https://www.michigan.org>

<sup>21</sup> Maggiori informazioni al link: <https://www.tnvacation.com>

<sup>22</sup> Maggiori informazioni al link: <https://www.visitflorida.com>

<sup>23</sup> Il sito ufficiale dell'evento ([www.ragbrai.com](http://www.ragbrai.com)) al momento della stesura del rapporto è in manutenzione.

Altre informazioni al link: <https://iowacityragbrai.com/>

*Ride Across Iowa*, che è il più grande evento di cicloturismo al mondo organizzato per la prima volta nel 1973), *Cycle Oregon*<sup>24</sup>, *Bicycle Ride Across*<sup>25</sup> in Georgia, *Ride the Rockies* in Colorado<sup>26</sup> (nel 1986, 1.500 ciclisti pedalavano oltre 300 chilometri attraversando città e tre passi di montagna diventando, da allora, una tradizione annuale), *BikeMaine*<sup>27</sup>, *The Grand Tour* in Québec<sup>28</sup>, *Great Ohio Bicycle Adventure*<sup>29</sup> (arrivato alla sua trentesima edizione questo evento è un tour in bicicletta tra le grandi città dell'Ohio che si appoggia sui campeggi per i pernottamenti), *Tour de Cure*<sup>30</sup> organizzata dall'American Diabetes Association - l'associazione americana per la cura del diabete - e la serie di eventi *Bike MS* organizzata per la raccolta fondi a favore della ricerca e per i malati di Sclerosi Multipla<sup>31</sup>. Tutte queste attività continuano ad attrarre migliaia di partecipanti, molti dei quali al loro primo giro in bici di più giorni e generano importanti ritorni economici a lato dei contributi di beneficenza.

L'importanza di questi eventi per il settore turistico delle destinazioni che li ospitano non sempre viene quantificata ma, soprattutto in caso di eventi su più giorni e dalla lunga tradizione, si può assumere che sia rilevante. Secondo gli organizzatori, il solo RAGBRAI, ad esempio, attraversando lo stato americano dell'Iowa da ovest a est e attirando i ciclisti da tutti gli Stati Uniti e molti paesi stranieri, genera circa 24 milioni di dollari di spesa diretta a livello locale.

Un ulteriore indicatore della popolarità del cicloturismo è il successo delle "adventure bike": biciclette multiuso che possono essere utilizzate su strade asfaltate, ghiaia e per tour leggeri. Tutti i maggiori produttori di biciclette tra cui Raleigh, Salsa, Specialized e Trek. Spinto anche da queste innovazioni nei mezzi, il cicloturismo rurale o *bikepacking* è cresciuto molto, a livello internazionale, negli ultimi anni. In questi casi, il viaggio in bicicletta prevede l'utilizzo di borse da applicare direttamente al telaio.

Infine, continua la crescita del turismo ciclistico urbano. I tour in bici delle città stanno diventando una parte sempre più importante dell'offerta turistica americana. Negli USA, città come Los Angeles (molto comodo all'interno del sito ufficiale di promozione turistica della città, gli strumenti "Experience Builder" e "Itinerary Builder" che consentono una grande flessibilità nel combinare tra loro i diversi elementi dell'esperienza turistica)<sup>32</sup>, New Orleans<sup>33</sup>, Washington DC, New York, e San Francisco<sup>34</sup> hanno un'ampia proposta. I tour specializzati che combinano storia, bevande

---

<sup>24</sup> Maggiori informazioni al link: <http://www.cycleoregon.com/ride/classic-2018-2/>

<sup>25</sup> Maggiori informazioni ai link: <https://www.brag.org/>

<sup>26</sup> Maggiori informazioni al link: <https://www.ridetherockies.com/about-the-tour/>

<sup>27</sup> Maggiori informazioni al link: <http://ride.bikemaine.org/>

<sup>28</sup> Maggiori informazioni al link: <http://www.veloquebecvoyages.com>

<sup>29</sup> Maggiori informazioni al link: <https://biketournetwork.com>

<sup>30</sup> Maggiori informazioni al link: <https://donations.diabetes.org>

<sup>31</sup> Maggiori informazioni al link: <https://secure.nationalmssociety.org>

<sup>32</sup> Maggiori informazioni ai link: <https://www.discoverlosangeles.com/search/site/bike?ref=> e <https://www.discoverlosangeles.com>

<sup>33</sup> Maggiori informazioni al link: <https://www.neworleans.com/things-to-do/tours/bike/>

<sup>34</sup> Maggiori informazioni al link: <https://baycitybike.com/tours/>

e cibo stanno diventando sempre più popolari. I “*Beer & Bike Tours*”<sup>35</sup>, avventure in bicicletta con degustazione di birra artigianale in Colorado, Belgio, Portogallo, Germania e Giappone offrono esperienze che possono durare da un giorno sino ad una settimana.

Diverse aziende - come *Urban Adventours*<sup>36</sup> nel centro di Boston, la *Wheelhouse*<sup>37</sup> di Detroit o la *Pedal Bike Tours*<sup>38</sup> di Portland - stanno combinando tra loro diverse attività (classici negozi di biciclette che inglobano l'offerta di tour turistici o viceversa). L'espansione dei sistemi di condivisione di biciclette (*bike sharing*) ha poi aperto più opzioni di ciclismo per i visitatori, che costituiscono una grande percentuale di utenti (e di entrate) in città orientate al turismo come negli USA, in Europa e in Asia.

In conclusione, i buoni esempi non mancano e il Ticino recentemente si è a sua volta impegnato molto per lo sviluppo del comparto. Ne sono una prova i siti dell'Agenzia Turistica Ticinese e delle quattro Organizzazioni Turistiche Regionali che offrono un'ampia proposta di percorsi, bike-hotel, escursioni, attività e pacchetti sempre ben descritti ed illustrati<sup>39</sup>. Senza dimenticare quanto la tradizione ciclistica del cantone più a sud della Svizzera sia solida<sup>40</sup>.

In una destinazione turistica come il Ticino sarebbe di fondamentale importanza continuare incoraggiare la crescita e lo sviluppo di forme di turismo sostenibili e nicchie di mercato in grado di corrispondere ad una idea di sviluppo turistico sostenibile di lungo periodo. Senza dimenticare che il cicloturismo potrebbe fungere da catalizzatore dell'attenzione per un cambiamento più generale nella cultura dei trasporti e della mobilità anche da parte dei residenti, stimolando l'utilizzo della bicicletta anche per spostamenti di altra natura come, ad esempio, quelli casa-lavoro o casa-scuola.

---

<sup>35</sup> Maggiori informazioni sul sito: <https://www.beerandbiketours.com/> e un esempio al link: <https://www.beerandbiketours.com/fort-collins-brew-cruise/>

<sup>36</sup> Maggiori informazioni sul sito: <https://www.urbanadventours.com/>

<sup>37</sup> Maggiori informazioni al sito: <https://www.wheelhousedetroit.com/>

<sup>38</sup> Maggiori informazioni al link: <https://pedalbiketours.com/oregon-tours/>

<sup>39</sup> In ordine sparso e senza voler essere esaustivi dell'intera offerta, ai seguenti link alcuni fra gli innumerevoli esempi:

- Vacanza in bicicletta attorno al Lago Maggiore <https://www.ticino.ch>
- “Lugano Bike Emotions”: <http://luganobe.ch/>
- “Quintour” nel Bellinzonese: <https://www.bellinzonese-altoticino.ch>
- “Bike'n'Wine” nel Mendrisiotto: <https://www.mendrisiottoturismo.ch>
- Tour organizzati e percorsi per mountain bike:
  - <https://labelvedere.org/>
  - <https://ticinofreeride.ch/mtb/>
  - <https://www.montetamaro.ch/percorsi-mountain-bike.php>
  - <http://www.cari.swiss/it/attivita-estate/e-bike>
  - <https://bleniobike.ch/>
  - <https://www.akertino.ch/akertino-e-bike-italiano-1/e-bike-viaggio-e-noleggio/>
  - <https://www.bellinzonese-altoticino.ch/it/esplora/escursioni/in-mountainbike/itinerari-in-mountain-bike/itineraries/details/Tour-della-Valle-Leventina-in-e-bike/145703.html>

<sup>40</sup> Il sito della Ticino Cycling (Federazione ciclistica ticinese) <https://www.ticinocycling.ch/> offre un'ampia panoramica delle attività e della passione che questo sport suscita.



---

## Bibliografia

---

- Cox, P. (2012). Strategies promoting cycle tourism in Belgium: Practices and Implications. *Tourism Planning and Development*, 9(1): 25-39.
- Deenihan, G., e Caulfield, B. (2015). Do tourists value different levels of cycling infrastructure? *Tourism Management*, 46: 92-101.
- Downward, P., Lumdsom, L., e Weston, R. (2009). *Visitor expenditure: The case of recreation and tourism*. *Journal of Sport and Tourism*, 14(1): 25-42.
- Han, H., Meng, B., e Wansoo, K. (2017). *Emerging bicycle tourism and the theory of planned behaviour*. *Journal of Sustainable Tourism*, 25(2): 292-309.
- Han, H., Meng, B., e Wansoo, K. (2017). *Bike-traveling as a growing phenomenon. Role of attitudes, value, satisfaction, desire and gender in developing loyalty*. *Tourism Management*, 59: 91-103.
- Lamont, M.J. (2009). Independent bicycle tourism: A whole tourism system perspective. *Tourism Analysis*, 14: 605-620.
- Lee, C.F., Chen, P.T., e Huang, H.I. (2014). *Attributes in destination attractiveness in Taiwanese bicycle tourism: The perspective of experiences bicycle tourists*. *International Journal of Hospitality and Tourism Administration*, 15(3): 275-299.
- Lumdsom, L. (1996) *Cycling opportunities: Making the most of the National Cycling Network*, Stockport: Simon Holt Marketing Services.
- Meng, B., e Han, H. (2016). *Effect of environmental perceptions on bicycle travelers' decision-making process. Developing extended model of goal-directed behavior*. *Asia Pacific journal of tourism research*, 21(11), 1184-1197.
- Kovacic, N. (2015). Profiling bicycle tourists: A case of Croatia. *Tourism and Hospitality Management*, 21(2): 159-177.
- Wetson, R., Davies, N., e Guiver, J. (2015). *Cycle tourism development in the Peak District National Park, UK*. In: Sustainable transportation in natural and protected areas. Pubblicato da: Routledge. Editore: F. Orsi.

## Appendice – Il questionario

Di seguito riportiamo il questionario somministrato alle strutture:

1. *Indichi in % la quota di pernottamenti di cicloturisti sul totale dei vostri pernottamenti:*
2. *In % (somma 100) come suddividereste la vostra clientela di cicloturisti?*
  - Business travel (partecipanti a conferenze, viaggi di lavoro): \_\_\_\_\_
  - Under 26 (coppie, single o gruppi di ragazzi con un'età inferiore ai 26 anni): \_\_\_\_\_
  - Coppie (coppie di un'età compresa tra i 26 e 60 anni che viaggiano senza figli): \_\_\_\_\_
  - Famiglie con figli (famiglie di un'età compresa tra i 26 e 60 anni che viaggiano assieme ai figli): \_\_\_\_\_
  - Gruppo di amici (gruppi di un'età compresa tra i 26 e 60 anni): \_\_\_\_\_
  - Best-agers (coppie, single o gruppi con età superiore ai 60 anni): \_\_\_\_\_
3. *In % (somma 100) come si suddividono i Vostri cicloturisti?*
  - Ciclismo su strada: \_\_\_\_\_ Mountain Bike: \_\_\_\_\_
4. *Indichi in % (somma 100) la ripartizione dei pernottamenti generati dai cicloturisti sui seguenti periodi dell'anno:*
  - (Inverno: \_\_\_\_\_; Primavera: \_\_\_\_\_; Estate: \_\_\_\_\_; Autunno: \_\_\_\_\_)
5. *Qual è la durata media del soggiorno dei cicloturisti durante la stagione estiva (maggio-settembre)?*
  - 1 notte; 2-3 notti; 4-6 notti; 7-10 notti; 10-14 notti; oltre le 14 notti
6. *Qual è la durata media del soggiorno dei cicloturisti durante la stagione invernale (gennaio-aprile e ottobre-dicembre)?*
  - 1 notte; 2-3 notti; 4-6 notti; 7-10 notti; 10-14 notti; oltre le 14 notti
7. *Qual è l'età media dei cicloturisti che alloggiano presso la vostra struttura?*
  - meno di 20 anni; 20-30 anni; 30-40 anni; 40-50 anni; 50-60 anni; più di 60 anni
8. *In % (somma 100) quanti dei Vostri cicloturisti che soggiornano presso la Vostra struttura sono*
  - Repeaters (clienti che hanno già soggiornato almeno una volta presso la vostra struttura): \_\_\_\_\_
  - First comers (clienti che soggiornano per la prima volta presso la vostra struttura): \_\_\_\_\_
  - Non so
9. *Qual è in % (somma 100%) la provenienza geografica dei Vostri cicloturisti?*
  - Svizzera tedesca; Svizzera romanda; Germania; Italia; Francia; Spagna; Olanda; Belgio; Lussemburgo; Inghilterra; Austria; Paesi scandinavi (Svezia, Finlandia, Norvegia, Islanda e Danimarca); Altri paesi europei; Cina e Hong Kong; Altri paesi asiatici; America del nord (USA e Canada); America centro-sud; Altro.
10. *Qual è la spesa media giornaliera a persona di un cicloturista presso la Vostra struttura (alloggio + extra?)*
  - < 80 CHF al giorno; 80-120 CHF al giorno; 120-160 CHF al giorno; 160-200 CHF al giorno; 200-240 CHF al giorno; oltre i 240 CHF al giorno
11. *Indichi in % (somma 100) quanti dei Vostri cicloturisti raggiunge la struttura in maniera indipendente oppure tramite operatori turistici specializzati (es. Eurotrek o simili)*
  - In maniera indipendente: \_\_\_\_\_; Tramite operatore turistico: \_\_\_\_\_
12. *Al meglio delle sue conoscenze, potrebbe indicare in % (somma 100) come i cicloturisti arrivano in Ticino?*
  - Mezzo privato motorizzato (e.s. auto o moto); Mezzo pubblico; Biciletta; Non so
13. *Quali sono i servizi che la Vostra struttura mette a disposizione?*
  - Deposito chiuso a chiave e coperto per le bici; Spazi per il lavaggio bici; Officina per piccoli interventi meccanici; Convenzioni con officine specializzate; Caricatore per biciclette elettriche; Possibilità di lavaggio indumenti tecnici; Escursioni guidate; Servizio navetta per bici e per bagagli su

richiesta; Trasferimento della bici e del bagaglio su richiesta; Orari dei pasti orientati alle esigenze della clientela; Ricca prima colazione; Doccia prima della partenza.

14. *Per questi servizi intendete procedere ad un investimento entro i prossimi due anni?*

- Opzione: Sì - No per: Deposito chiuso a chiave e coperto per le bici; Spazi per il lavaggio bici; Officina per piccoli interventi meccanici; Convenzioni con officine specializzate; Caricatore per biciclette elettriche; Possibilità di lavaggio indumenti tecnici; Escursioni guidate; Servizio navetta per bici e per bagagli su richiesta; Trasferimento della bici e del bagaglio su richiesta; Orari dei pasti orientati alle esigenze della clientela; Ricca prima colazione; Doccia prima della partenza

15. *La Vostra struttura offre servizi anche per i più piccoli?*

- Noleggio caschi e bici per i bambini; Noleggio di seggiolini e rimorchi da bici; Un servizio di baby-sitting per tutto il giorno; Un servizio di baby-sitting per mezza giornata; Proposte di escursioni per tutta la famiglia con una guida specializzata

16. *Per questi servizi intendete procedere ad un investimento entro i prossimi due anni?*

- Opzione: Sì - No per: Noleggio caschi e bici per i bambini; Noleggio di seggiolini e rimorchi da bici; Un servizio di baby-sitting per tutto il giorno; Un servizio di baby-sitting per mezza giornata; Noleggio caschi e bici per i bambini; Proposte di escursioni per tutta la famiglia con una guida specializzata

17. *Quanto vi ritenete soddisfatti delle performance registrate come struttura specializzata anche nell'accoglienza dei cicloturisti?*

- Molto soddisfatti; Moderatamente soddisfatti; Moderatamente insoddisfatti; Molto insoddisfatti

18. *Quali sono le motivazioni e le opportunità che vi hanno spinto a investire nella Vostra struttura per accogliere i cicloturisti?* \_\_\_\_\_

19. *Indichi il comune in cui si trova la struttura* \_\_\_\_\_

20. *Indichi la tipologia di alloggio:*

- Hotel; Campeggio; B&B; Casa o appartamento di vacanza; Agriturismo

21. *Indichi la categoria dell'alloggio:*

- Senza stelle; 1\* , 2\* , 3\* , 4\* , 5\*

22. *La vostra struttura beneficia del marchio "Bike Hotel" di Hotelleriesuisse?*

- Opzione: Sì - No

---

## Autori

---



Autore  
**Andrea Pellegrini**  
Collaboratore O-Tur  
[andrea.pellegrini@usi.ch](mailto:andrea.pellegrini@usi.ch)



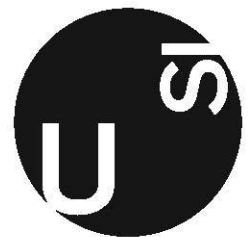
Autore  
**Stefano Scagnolari**  
Responsabile O-Tur  
[stefano.scagnolari@usi.ch](mailto:stefano.scagnolari@usi.ch)



Autore  
**Riccardo Curtale**  
Collaboratore O-Tur  
[riccardo.curtale@usi.ch](mailto:riccardo.curtale@usi.ch)



Autore  
**Igor Sarman**  
Collaboratore O-Tur  
[igor.sarman@usi.ch](mailto:igor.sarman@usi.ch)



---

Università  
della  
Svizzera  
italiana

---