

politichepiemonte

POLITICHE PER LA CICLABILITÀ

86 | 2025



- 3 [EDITORIALE. LA BICI DA MEZZO DI TRASPORTO A STRUMENTO DI PROMOZIONE TERRITORIALE](#)
di Carlo Alberto Dondona (IRES Piemonte)
- 6 [LA POLITICA REGIONALE DEL PIEMONTE PER LA MOBILITÀ CICLISTICA: UN APPROCCIO OLISTICO PER UN FUTURO SOSTENIBILE](#)
di Cristina Fabrizio e Ottavio Castelletti (Regione Piemonte)
- 21 [CICLOTURISMO: IL PIEMONTE SCOMMETTE SUI PERCORSI ICONICI E SULLA CREAZIONE DI UNA RETE STRATEGICA](#)
di Cristina Pellerino e Emanuela Sarti (VisitPiemonte)
- 26 [CICLOTURISMO IN PIEMONTE: ANALISI E PROSPETTIVE DI SVILUPPO](#)
di Carlo Alberto Dondona (IRES Piemonte)
- 32 [COME SI MUOVE LA CITTÀ NELLA CITTÀ: L'UNIVERSITÀ E LA MOBILITÀ TORINESE VERSO LA SOSTENIBILITÀ](#)
di Andrea Scagni (Università degli Studi di Torino)
- 44 [RACCONTARE IL CAMBIAMENTO](#)
di M. Cristina Caimotto (Università di Torino)

Questo numero di Politiche Piemonte è stato curato da Carlo Alberto Dondona

Editoriale: la bici da mezzo di trasporto a strumento di promozione territoriale

di Carlo Alberto Dondona

Sono passati ormai due secoli e mezzo da quando il barone Karl von Drais inventò la draisina, l'antenata della bicicletta. Eppure, mai come oggi questo antico mezzo di trasporto sta vivendo una sorta di rinascimento: tornato sotto i riflettori, è diventato protagonista di politiche e iniziative pubbliche e private che lo rilanciano come simbolo di mobilità sostenibile, benessere e innovazione.

Il Novecento è stato senza dubbio il secolo dell'automobile, divenuta il mezzo di trasporto privato per eccellenza, soprattutto sulle brevi e medie distanze. La bicicletta, al contrario, sembrava relegata a un ruolo marginale, usata prevalentemente per fini sportivi o ricreativi. Le città italiane, a differenza di quelle del Nord Europa, non sembravano spazi adatti alla mobilità ciclabile: mancavano infrastrutture dedicate e percorsi protetti, e la cultura stessa dell'uso quotidiano della bici era poco diffusa.

Negli ultimi anni, però, qualcosa è cambiato. In modo silenzioso ma costante, una serie di fattori ha iniziato a incidere sulla percezione collettiva e sulle scelte di mobilità: la crescente congestione del traffico urbano, l'inquinamento atmosferico, l'urgenza di politiche ambientali efficaci hanno spinto molte amministrazioni a promuovere alternative più sostenibili all'auto privata. In questo contesto, la bici è tornata a essere un'opzione concreta e conveniente, soprattutto tra i giovani, anche grazie all'ampia diffusione dei servizi di bike sharing.

Il vero punto di svolta, però, è stato l'arrivo della pandemia, che ha accelerato una trasformazione già in atto. La bicicletta si è rivelata il mezzo ideale per un turismo di prossimità, all'aria aperta, lontano dagli assembramenti e con effetti benefici per la salute. Il "bonus bici" varato dal Governo ha incentivato l'acquisto e ha contribuito ad un boom senza precedenti nelle vendite, alimentato anche dalla crescente diffusione delle bici elettriche e a pedalata assistita.

È in questo contesto che prende forma il concetto di *bike economy*: un ecosistema economico che abbraccia tutte le attività connesse all'universo ciclistico — dalla produzione e vendita di biciclette e accessori, ai servizi di noleggio e manutenzione, fino alle infrastrutture e al cicloturismo. Un settore in espansione che unisce sostenibilità ambientale, innovazione industriale, turismo e salute pubblica, generando un impatto economico rilevante.

Nel 2023, la bike economy in Italia ha raggiunto un valore di 2,7 miliardi di euro, con un incremento del 50% rispetto a cinque anni prima. Questo valore comprende non solo la filiera produttiva, ma anche tutto l'indotto legato al cicloturismo. L'export di biciclette e componenti italiani ha toccato 1.149 milioni di euro, posizionando l'Italia come leader europeo per l'esportazione di bici non elettriche. Il settore impiega direttamente circa 17.600 persone, con una crescita del 16% tra il 2020 e il 2022. A livello europeo, la tendenza è analoga: si contano 15 milioni di biciclette prodotte ogni anno e 20 milioni vendute, per

un totale di circa 900 imprese attive, 90.000 addetti e un fatturato industriale di 12 miliardi di euro. L'Italia è il secondo paese manifatturiero del continente, dopo la Germania, con circa 3 milioni di biciclette prodotte e un fatturato pari a 1,5 miliardi di euro.

Alla crescita della bike economy contribuisce in modo significativo anche il mondo digitale, che attira sempre più investimenti nella creazione di app per la navigazione, il monitoraggio delle attività, la condivisione sui social e la costruzione di vere e proprie community attorno alla passione per le due ruote che sempre di più si accompagna ad una spiccata sensibilità per la sostenibilità ambientale.

Un ruolo chiave è giocato infine dal cicloturismo. Nel 2024 ha generato in Italia un valore di quasi 9,8 miliardi di euro, grazie a 89 milioni di presenze turistiche. Non si tratta certo di una novità assoluta, ma il fenomeno ha conosciuto una nuova vitalità, anche grazie alle bici elettriche che hanno ampliato la platea degli utilizzatori, rendendo accessibili percorsi un tempo riservati ai più allenati. La crescente disponibilità di itinerari organizzati e ben segnalati risponde a una domanda in aumento di esperienze lente, autentiche, a contatto con la natura. Un turismo che si oppone al sovraffollamento delle città d'arte e delle mete balneari più frequentate, e che al contrario porta ricchezza in aree interne, marginali o fuori dai grandi circuiti, anche in periodi di bassa stagione.

Non si tratta di un turismo "povero", come talvolta si potrebbe erroneamente pensare: il cicloturista ha una buona capacità di spesa, spesso superiore alla media, e proviene in molti casi dall'estero. Inoltre, chi viaggia in bici vive i luoghi con maggiore intensità, ricerca la qualità dell'offerta, osserva il paesaggio con attenzione e diventa — grazie ai social — un testimonial efficace e spontaneo del territorio.

Il cicloturismo, in definitiva, non è solo un modo diverso di viaggiare, ma un indicatore del livello di vivibilità e sostenibilità di un territorio, oltre che un'opportunità concreta di sviluppo locale.

Questo numero di Politiche Piemonte è dunque dedicato all'importante ruolo che l'economia della bicicletta può giocare in Piemonte.

Il primo articolo, a cura di **Cristina Fabrizio** e **Ottavio Castelletti** della Direzione opere pubbliche, difesa del suolo, protezione civile, trasporti e logistica della Regione Piemonte. L'articolo descrive in modo articolato e approfondito la strategia della Regione Piemonte per promuovere la mobilità ciclistica come leva per la sostenibilità ambientale, la salute pubblica, l'inclusione sociale e lo sviluppo economico del territorio. Il cuore di questa strategia è il Piano Regionale della Mobilità Ciclistica (PRMC), strumento di pianificazione che integra politiche infrastrutturali, culturali e di governance per incentivare l'uso quotidiano e turistico della bicicletta.

Attraverso investimenti mirati, campagne culturali, formazione tecnica, strumenti normativi e coordinamento tra enti, la Regione punta a rendere la bicicletta una scelta di mobilità naturale, sicura e vantaggiosa, contribuendo al raggiungimento di obiettivi ambientali, sociali ed economici entro il 2050.

Cristina Pellerino e **Emanuela Sarti** di VisitPiemonte fanno il punto sull'offerta turistica e la promozione della rete cicloturistica del Piemonte. offrendo anche un quadro sugli operatori del settore, guide ciclo-escursionistiche e noleggiatori emerso da una recente indagine. Il cicloturismo sta diventando un motore importante del turismo italiano grazie

anche a un pubblico sempre più giovane, femminile e attento alla cultura locale. In Piemonte questa crescita è ben visibile, sia nell'offerta turistica (percorsi, eventi, servizi) sia nel coordinamento istituzionale, sostenuto dal Piano Regionale della Mobilità Ciclistica, che punta su una rete di oltre 3.000 km di itinerari ciclabili. La Regione investe anche su promozione digitale, mappature interattive, accessibilità e grandi eventi sportivi, con ricadute economiche significative. Le indagini su operatori e noleggiatori confermano una domanda in aumento, soprattutto per escursioni giornaliere, e una clientela prevalentemente italiana ma con crescente interesse dall'estero.

Carlo Alberto Dondona di Ires Piemonte analizza i punti di forza e di debolezza del sistema del cicloturismo in Piemonte. Il cicloturismo è una tendenza in forte crescita in Europa, e il Piemonte si posiziona come destinazione ideale grazie alla sua varietà paesaggistica, ricchezza enogastronomica e vicinanza a mercati strategici. I cicloturisti, con elevata capacità di spesa e interesse per esperienze autentiche, si dividono in tre tipologie principali: turisti della vacanza attiva, quelli che viaggiano con la propria bici per itinerari iconici, e chi imposta l'intero viaggio in sella.

Per capitalizzare questo potenziale, la regione deve affrontare sfide cruciali: potenziare la rete ciclabile rendendola più sicura e interconnessa, offrire servizi su misura (strutture bike-friendly, noleggi, assistenza) e migliorare comunicazione e promozione attraverso piattaforme digitali e grandi eventi. L'obiettivo è creare un ecosistema integrato che valorizzi le specificità locali, connetta il Piemonte ad altre regioni e promuova un turismo lento e sostenibile, generando valore economico e benefici ambientali.

Il Professor **Andrea Scagni** di UNITO offre invece una prospettiva non solo legata al cicloturismo con i risultati di un'approfondita indagine condotta sulla mobilità degli studenti in ambito urbano. Dal 2016 UNITO rileva periodicamente le abitudini di mobilità della propria comunità, con indagini che hanno permesso di elaborare i Piani Spostamenti Casa-Lavoro richiesti dalla normativa. L'ultima, nel 2024, è stata realizzata con il Politecnico e gli enti locali, per una visione integrata e aggiornata. I dati raccolti sono oggi fondamentali per orientare politiche verso una mobilità più sostenibile.

Infine **Maria Cristina Caimotto** di UNITO ci descrive come l'adozione delle politiche per la ciclabilità comporti un cambiamento di prospettiva sia per le amministrazioni pubbliche che per i cittadini che tuttavia non è facile da gestire per le prime e da accettare per i secondi. Sebbene la ciclabilità offra benefici per la salute, l'ambiente, la sicurezza stradale e l'economia, la sua promozione incontra forte resistenza. Questa ostilità deriva da narrazioni radicate che associano l'auto a libertà e successo, e dalla percezione che le strade siano "delle auto". Per superare queste barriere, è essenziale riscrivere l'immaginario collettivo, costruendo nuove narrazioni che parlino alle emozioni e ai valori universali delle persone, garantendo al contempo alternative e un'ottima intermodalità.

La Politica Regionale del Piemonte per la Mobilità Ciclistica: Un Approccio Olistico per un Futuro Sostenibile

di Cristina Fabrizio e Ottavio Castelletti (Regione Piemonte)

1. Perché un Piemonte su due ruote?

Nella sua semplicità di un telaio e due ruote, la bicicletta rappresenta un mezzo economico, rapido ed ecologico per gli spostamenti, che aumenta l'accessibilità e favorisce l'inclusione sociale. Riducendo la necessità di ricorrere all'utilizzo di mezzi motorizzati privati per gli spostamenti di corto-medio raggio, la bicicletta fluidifica il traffico, limita il consumo di suolo, rende più competitivo il trasporto pubblico e mitiga gli impatti ambientali legati al consumo di carburanti e all'emissione di inquinanti. Muoversi in maniera attiva migliora la salute fisica e mentale, nonché la qualità della vita delle persone, con una riduzione della spesa sanitaria. Infine, lo sviluppo cicloturistico rappresenta un'importante strategia di valorizzazione e accesso sostenibile alle risorse del territorio, e strumento di rivitalizzazione economica. Infine, come riconosciuto dalla stessa Organizzazione Mondiale della Sanità, la bicicletta è un mezzo congruo a rispondere alle esigenze di spostamento anche in situazione di emergenza (sanitaria) in quanto garantisce distanziamento, limita gli spazi occupati e garantisce il raggiungimento dei livelli minimi di attività fisica raccomandati.

2. Una Visione Integrata per il Piemonte del Futuro

Il Piemonte è una regione ideale per muoversi in bici per chi ama la natura, lo sport e il paesaggio, ma anche per chi si sposta per le esigenze quotidiane: il clima è temperato, buona parte degli spostamenti avviene per brevi distanze e su aree in pianura, la regione offre una capillare rete di trasporto ferroviario e su gomma.

L'ambizione della Regione Piemonte è chiara: aumentare la sicurezza reale e percepita degli spostamenti, migliorare la vivibilità del territorio e dei centri urbani, e contribuire al benessere generale dei cittadini. Parallelamente, si punta a incrementare la competitività regionale, stimolando lo sviluppo di imprese, industria e turismo. In questo quadro, la bicicletta emerge come un catalizzatore di molteplici benefici, delineando un Piemonte che mira ad essere:

- **Più sano:** L'incentivo all'attività fisica quotidiana, intrinseca all'uso della bicicletta, contribuisce direttamente alla salute pubblica, mentre la riduzione del traffico veicolare si traduce in un minore inquinamento atmosferico e acustico, migliorando la qualità dell'aria e la vivibilità degli spazi urbani ed extraurbani.
- **Più sicuro:** Una maggiore presenza di ciclisti e infrastrutture dedicate può portare a una riduzione delle collisioni tra i diversi utenti della strada, promuovendo una cultura della convivenza e del rispetto reciproco.
- **Più egualitario:** La bicicletta offre una soluzione di trasporto economica e accessibile, abbattendo barriere economiche e sociali e garantendo mobilità anche a persone in difficoltà, contribuendo così a una maggiore inclusione.
- **Più produttivo:** L'investimento nella ciclabilità stimola la creazione di posti di lavoro "green" nel settore della produzione, manutenzione e servizi legati alla bicicletta.

Inoltre, la decongestione delle strade e la riduzione dei tempi di percorrenza per chi si sposta in bici possono avere un impatto positivo sull'efficienza economica.

- **Più sostenibile:** L'uso della bicicletta riduce drasticamente le emissioni di gas serra e degli inquinanti locali, contribuendo in modo significativo agli obiettivi di decarbonizzazione e lotta ai cambiamenti climatici.
- **Più connesso:** La creazione di una rete ciclabile capillare favorisce la creazione di relazioni e scambi tra territori, valorizzando il patrimonio paesaggistico, culturale e turistico della regione e promuovendo un senso di comunità.

3. Il Piano Regionale della Mobilità Ciclistica (PRMC): Il Quadro Normativo e Strategico

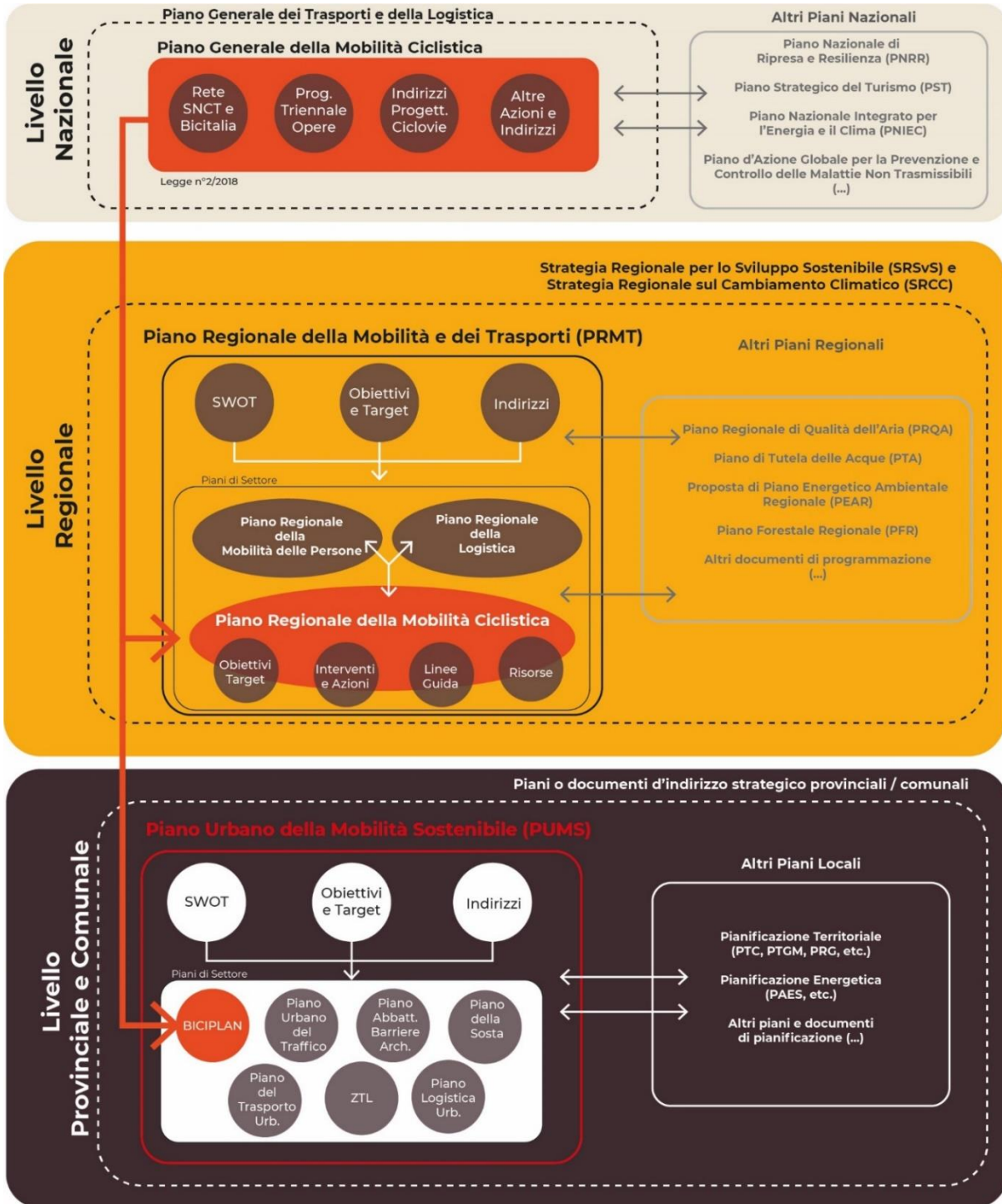
Con la L. R. 33/1990, la **Regione Piemonte ha riconosciuto fin dagli anni '90 la bicicletta come valido mezzo di trasporto sia per le esigenze quotidiane sia per motivi ricreativi**, ed è da allora impegnata in un importante lavoro di definizione e sviluppo di una propria dorsale cicloviaria, culminato nel **progetto «Rete dei percorsi ciclabili di interesse regionale»**, approvato con D.G.R. n. 22-1903 del 27.07.2015 (e recentemente aggiornato con DGR n. 83-8992 del 16.05.2019).

Un ulteriore e fondamentale passo in direzione di un sistema di mobilità sempre più sostenibile è stato compiuto con l'approvazione nel 2018 del **Piano Regionale della Mobilità e dei Trasporti** (il PRMT)¹. Un piano strategico generale che fissa le linee guida per lo sviluppo del settore dei trasporti con obiettivi e target da raggiungere entro diversi orizzonti temporali (2020, 2030 e 2050). Tra le molteplici linee d'azione, **il PRMT individua come prioritari gli interventi di tutela e messa in sicurezza della mobilità attiva** (a piedi, in bicicletta e micro-mobilità) tramite la riprogettazione degli spazi urbani, politiche di riduzione del traffico veicolare e misure comportamentali e che, nel complesso, devono concorrere al raggiungimento di una **quota modale "bici" pari o superiore all'8% nel 2030 e pari o superiore al 17% entro il 2050**. Obiettivi fondamentali che hanno trovato una contestualizzazione nei piani di settore dei trasporti - Piano della Mobilità delle Persone (PrMoP) e Piano della Logistica (PrLog), e nello specifico nel Piano Regionale della Mobilità Ciclistica (PRMC).

Rispetto al quadro programmatico complessivo, il PRMC è considerato dalla Regione come sottoinsieme e parte integrante sia del PrMoP e del PrLog poiché la bicicletta è una delle modalità di trasporto con le quali le persone possono spostarsi e la rete ciclabile deve rappresentare una delle componenti dell'offerta generale di mobilità (sia pendolare che turistica) nonché asse per lo sviluppo della logistica urbana leggera e di prossimità (o di ultimo miglio).

Questo quadro pianificatorio va letto nell'ambito delle altre politiche e strategie che la regione ha in corso, le cui sinergie sono rappresentate nello schema riportato di seguito.

¹ D.C.R. n. 256-2458/2018



3.1. La visione: il PRMC: cos'è e quali finalità?

Previsto dalla recente legge nazionale n.2 dell'11 Gennaio 2018 "disposizione per lo sviluppo della mobilità in bicicletta e la rete nazionale di percorribilità ciclistica", il PRMC (art. 5) è lo **strumento di pianificazione e programmazione di settore che la Regione predispone e approva con cadenza triennale per conseguire le finalità della legge** e in coerenza con il Piano Generale della Mobilità Ciclistica (nazionale).

Nello specifico, il PRMC (art 5, comma 2) **promuove l'uso della bicicletta** sia per scopi turistici che ricreativi individuando la **rete che ricade nel suo territorio** (assumendo e valorizzando

quali dorsali la rete nazionale Bici Italia), individua il **sistema delle aree di sosta** e le azioni per promuovere l'intermodalità, definisce gli **indirizzi relativi alla predisposizione delle reti ciclabili in ambito urbano ed extraurbano** e la procedura di recepimento degli indirizzi negli strumenti di pianificazione territoriale ed urbanistica e nei regolamenti edilizi. Inoltre, prevede la realizzazione di **azioni di comunicazione, educazione e formazione**. Gli altri enti, in particolare Città Metropolitane e Province, sono tenuti a sviluppare le proprie reti in coerenza e attuazione con il PRMC all'interno dei Biciplan (Art. 7 L. n°2/2018).

Infine, il PRMC **deve concorrere (direttamente e indirettamente) altresì al raggiungimento degli obiettivi regionali fissati da altri piani e strategie regionali** di rilievo quale il PEAR ed il PRQA e la Strategia Regionale di Sviluppo Sostenibile (SRSvS)²F² al fine di plasmare le politiche e le azioni finalizzate alla crescita economica in armonia con l'integrità degli ecosistemi e con l'equità sociale.

Il piano funge da **cornice strategica** finalizzata a favorire una maggiore capacità di coordinamento e programmazione degli interventi che interessano il territorio negli anni a venire. **L'individuazione di dettaglio e la fattibilità degli interventi è dunque realizzata tramite appositi progetti di fattibilità e approfondimenti specifici** che saranno sviluppati come azione del piano. Questo al fine di mantenere il piano il più possibile **adattabile** ad un contesto normativo in rapida evoluzione e **scalabile** in un territorio complesso. Infine, la gradualità dell'attuazione è finalizzata a **favorire una maggiore partecipazione** del territorio in tutte le fasi di sviluppo degli interventi.

3.2. L'iter di Approvazione del PRMC: un Processo collaborativo

L'elaborazione e l'approvazione del Piano Regionale della Mobilità Ciclistica hanno seguito un percorso rigoroso e partecipato, articolato in diverse fasi fondamentali:

1. **Studio dell'esistente (Quadro esigenziale):** Tra novembre 2019 e marzo 2020, è stata condotta un'analisi approfondita della situazione attuale della mobilità ciclistica in Piemonte, identificando le esigenze e le criticità del territorio. Questo studio ha fornito le basi conoscitive per la successiva pianificazione.
2. **Co-Pianificazione con la scala Nazionale nel PGMC:** Da marzo 2020 ad agosto 2022, il processo ha interessato una fase di co-pianificazione per la redazione del Piano Generale della Mobilità Ciclistica (PGMC) a livello nazionale, assicurando l'allineamento con le strategie e gli obiettivi nazionali.
3. **Validazione ed integrazione del Progetto di Rete Regionale:** Tra marzo e ottobre 2020, è stata effettuata la validazione e l'integrazione del progetto di rete ciclabile regionale, affinando il disegno delle infrastrutture e delle connessioni.
4. **Sviluppo delle strategie e delle linee guida:** Da novembre 2020 a marzo 2021, sono state elaborate le strategie dettagliate e le linee guida operative che avrebbero guidato la realizzazione degli interventi previsti dal piano.
5. **Redazione degli allegati tecnici e individuazione priorità:** Tra marzo e novembre 2021, si è proceduto alla stesura degli allegati tecnici del piano e all'individuazione delle priorità di intervento, definendo le azioni più urgenti e strategiche.
6. **Approvazione all'interno del PrMoP:** Il culmine di questo processo è stata l'approvazione del PRMC all'interno del Piano Regionale della Mobilità e dei Trasporti (PrMoP) con la DGR 14-6571 del 06.03.2023, successivamente integrata dalla DGR

² lo strumento operativo per raggiungere gli obiettivi di sostenibilità dell'Agenda 2030 e della Strategia Nazionale

35-6638 del 21.03.2023. Questo passaggio ha sancito l'ufficialità e l'operatività del Piano.

Questa metodologia iterativa e collaborativa ha permesso di costruire un piano robusto e condiviso, capace di rispondere in modo efficace alle esigenze del territorio e di integrarsi armoniosamente con le altre programmazioni regionali, come la Strategia Regionale sui Cambiamenti Climatici (SRCC), il Piano Regionale della Qualità dell'Aria (PRQA) e il Piano Energetico Ambientale Regionale (PEAR), oltre ai piani provinciali e ai PUMS (Piani Urbani della Mobilità Sostenibile) dei Comuni.

3.3. Temi e Strategie del PRMC: Infrastrutture, Cultura e Governance

3.3.1. Gli obiettivi di risultato

Gli obiettivi che la Regione ha già assunto all'interno della propria pianificazione vigente e che il PRMC ha voluto ribadire hanno una duplice finalità: aumentare la quantità di spostamenti in bicicletta migliorando la qualità dell'esperienza in bicicletta in termini di sicurezza e percorribilità.

Quantità

Aumentare il numero di persone che sceglie di spostarsi in bicicletta in sicurezza per scopi quotidiani e per scopi turistici sia per gli spostamenti urbani che intercomunali (favorendo l'intermodalità), riducendo il ricorso ai mezzi motorizzati privati.

Qualità

Rendere il territorio percorribile il territorio in bicicletta in maniera più sicura da parte di tutti i tipi di utenti, migliorandone l'attrattività e la sostenibilità.

3.3.2. I target da raggiungere

Il PRMC, recependo le disposizioni normative e gli obiettivi di altri piani, declina gli obiettivi di risultato nei seguenti "target" da raggiungere per diverse scale temporali:

Obiettivi di risultato (dal PRMT)	Indicatore	U.M.	Orizzonte temporale		
			SR	2030	2050
1. Aumentare la sicurezza reale e percepita degli spostamenti³	Indice di mortalità degli incidenti stradali che coinvolgono velocipedi	n. morti ogni 1.000 incidenti	21.9 (1002 incidenti e 22 morti) (media 2019-18-17-16)	- 50% (rispetto a SR)	-> 0%
2. Aumentare la vivibilità del territorio e dei centri urbani e contribuire al	Split modale complessivo (media Piemonte) (% bicicletta)	% bici su totale spostamenti	3.5% (2011)	≥ 8%	≥ 17%
	Split modale urbano	% bici	5% (2011)	≥ 10%	≥ 23%

³ l'obiettivo numero 1 relativo alla sicurezza è in linea rispetto alle indicazioni del PRMT e ai più recenti indirizzi per il Piano Nazionale di Sicurezza Stradale.

benessere dei cittadini⁴	(media Piemonte)				
	Split modale interurbano (media Piemonte)	% bici	< 1% (2011)	≥ 3%	≥ 10%
	Inattività fisica ⁵	% Popolazione inattiva	29.9% (2019)	-15% (rispetto a SR)	-20% (rispetto a SR)
3. Aumentare la competitività della regione e lo sviluppo di imprese, industria e turismo⁶	Indicatore di sviluppo cicloturistico	n./d.	Fenomeno limitato	+ Incremento	++ Incremento

3.3.3. Le strategie e le azioni del PRMC

Il raggiungimento degli obiettivi / target fissati richiedono un impegno che superi la settorialità verso un modello di lavoro maggiormente olistico, intersettoriale e integrato. È dunque necessario intervenire sia sulle infrastrutture e il parco mezzi ma anche sui comportamenti, la cultura di mobilità nonché promuovere una maggiore coordinamento dell'azione locale. In linea con l'approccio generale promosso a livello regionale, il PRMC individua le proprie strategie e azioni facendo riferimento a tre dimensioni principali:

- **Dimensione fisica o "infrastrutturale" delle reti, dei nodi e dei servizi**
- **Dimensione umana e "comportamentale"**
- **Dimensione organizzativa sulla "governance"**

I suddetti tre macro-temi sono interconnessi, ciascuno con strategie specifiche volte a promuovere la mobilità ciclistica in Piemonte:

**Dimensione
d'intervento**

Descrizione / Necessità

⁴ L'obiettivo numero 2 relativo allo split modale riprende gli obiettivi del PRMT sulla ciclabilità e li specifica rispetto al contesto urbano ed interurbano. Il valore è stato individuato in base all'analisi degli spostamenti per le diverse fasce di spostamento considerando generalmente gli spostamenti entro i 5 – 10 km come "potenzialmente" ripartibili sulle due ruote. Si specifica, che il PRMC intende raggiungere tali quote modali favorendo in particolare la sostituzione delle percorrenze chilometriche da mezzi motorizzati privati concorrendo così alla riduzione degli inquinanti e consumi energetici come espresso dal PRMT (obiettivo E) e dal PRQA

⁵ L'obiettivo numero 2 relativo all'attività fisica ricalca i target definiti dall'OMS relativamente all'inattività fisica all'interno del Global Action Plan on Physical Inactivity e recentemente assunti nelle recenti "linee d'indirizzo sull'attività fisica per le differenti fasce d'età e con riferimento a situazioni fisiologiche e fisiopatologiche e a sottogruppi specifici di popolazione" approvato nella Conferenza Stato-Regioni del 7 marzo 2019. La mobilità quotidiana, se effettuata (anche solo in parte) a piedi e in bicicletta, rappresenta lo strumento più semplice per garantire il raggiungimento dei livelli "minimi" consigliati dall'OMS.

⁶ L'obiettivo numero 3 fissa un target qualitativo che vuole tendere verso un aumento sia in relazione all' "intensità" del flusso turistico che soprattutto della modalità di trasporto con il quale il territorio viene fruito.



Cultura

Si tratta dell'insieme degli interventi che mirano a modificare **la domanda di mobilità**.

Esigenza: È necessario agire sulla sfera comportamentale e culturale per promuovere la modifica di abitudini consolidate definendo azioni a supporto dei vari stadi del cambio comportamentale: dall'informazione per la presa di coscienza degli individui al mantenimento dei comportamenti virtuosi.



Governance

Si tratta dell'insieme degli interventi che mirano a costruire un efficace **modello organizzativo e di coordinamento dell'azione regionale e locale** per l'attuazione degli interventi.

Esigenza: È necessario limitare la frammentazione degli interventi, stabilire dei criteri più chiari per la gestione delle risorse e della realizzazione degli interventi, nonché favorire un approccio "evidence-based" per la determinazione delle priorità.

Strategie



Infrastrutture

A Rendere il territorio piemontese permeabile alla bicicletta

Macro Azioni

A.1) Completare il sistema delle **ciclovie turistiche europee e nazionali**

A.2) Completare e connettere la **rete cicloturistica di interesse regionale**

A.3) Sviluppare un sistema di **ciclovie regionali per la mobilità sistematica** di bacino

A.4) Riquilibrare e mettere in sicurezza la **rete ciclabile nelle aree urbane ed extraurbane**

A.5) Favorire **l'intermodalità in bicicletta e la micromodalità con il trasporto pubblico**

A.6) Migliorare i **servizi al ciclista**



Cultura

B Diffondere la cultura della mobilità ciclistica

B.1) Razionalizzare e uniformare la **comunicazione regionale** sulla mobilità ciclistica

B.2) **Sensibilizzare la società civile** sulla mobilità ciclistica

B.3) **Qualificare i tecnici, pubblici e privati**, sulla mobilità ciclistica

B.4) **Rendere attrattiva la mobilità ciclistica** per i pendolari



Governance



Migliorare i processi
decisionali

C.1) **Rafforzare la governance** regionale sulla mobilità ciclistica

C.2) **Migliorare la conoscenza** del fenomeno della mobilità ciclistica

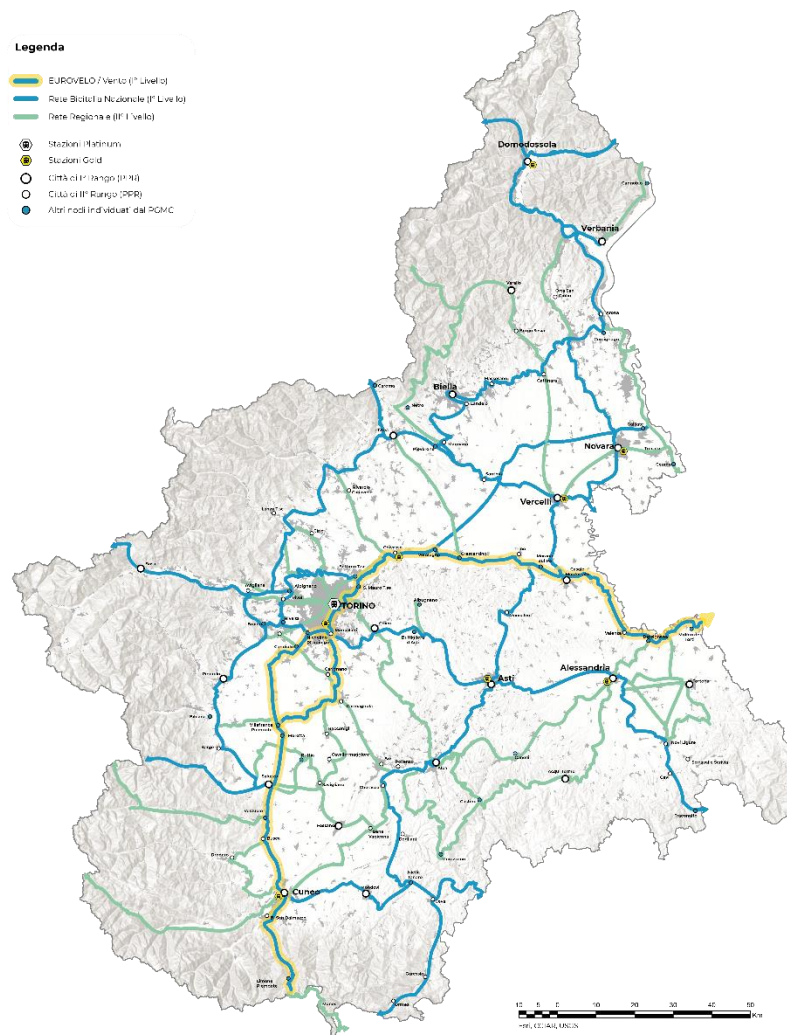
C.3) **Attivare collaborazioni scientifiche** per migliorare le policy

A. Infrastrutture: rendere la bicicletta la scelta più ovvia per spostarsi

L'obiettivo principale della strategia è creare una rete ciclabile di alta qualità, sicura e connessa, che renda la bicicletta la modalità di trasporto preferita per un numero crescente di cittadini. Le strategie chiave includono le seguenti attività:

- **Completare il sistema delle ciclovie turistiche europee e nazionali:** La Regione si impegna a ultimare e valorizzare percorsi di grande rilevanza come Eurovelo, VenTO, le Vie Francigene e altri itinerari di interesse storico-culturale, che attraggono un turismo sempre più orientato alla mobilità dolce.
- **Completare e connettere la rete cicloturistica con le reti per la mobilità quotidiana:** Un aspetto fondamentale è l'integrazione tra i percorsi a vocazione turistica e quelli destinati agli spostamenti quotidiani (casa-lavoro, casa-scuola). Il piano prevede la realizzazione di **28 itinerari strategici** per un totale di circa **3.000 km**, che copriranno l'intero territorio regionale. A questi si aggiungono **4 cluster per la mobilità sistematica**⁷, vere e proprie "Superciclabili" dedicate al pendolarismo nei principali bacini di mobilità individuati nel PRMT, per un'estensione di circa **250 km**. Questi percorsi sono progettati per offrire collegamenti rapidi e sicuri tra le aree residenziali e i centri di attività.

⁷ Si tratta di percorsi ciclabili sicuri per la mobilità ciclistica sistematica individuati nei bacini dove avvengono i principali spostamenti per il pendolarismo, ovvero dell'area metropolitana di Torino, nel bacino tra Novara, Vercelli e Borgomanero, nelle direttrici Cuneo - S.Dalmazzo, Saluzzo - Savigliano e tra le città di Alba e Bra, infine tra Alessandria - Tortona - Novi Ligure



- **Favorire l'intermodalità con il trasporto pubblico:** Per estendere il raggio d'azione della bicicletta, la Regione promuove soluzioni che facilitino il trasporto delle biciclette sui mezzi pubblici (treni, autobus) e la creazione di parcheggi sicuri e attrezzati presso le stazioni e i nodi di interscambio.
- **Migliorare i servizi al ciclista:** Questo include l'installazione di punti di ricarica per e-bike, officine di riparazione, punti acqua, segnaletica chiara e uniforme, e servizi di noleggio biciclette, per rendere l'esperienza del ciclista più confortevole e accessibile.
-

La realizzazione di questi interventi infrastrutturali è supportata da una pluralità di strumenti finanziari, che includono fondi regionali, statali ed europei. Tra questi spiccano i fondi FESR (Fondo Europeo di Sviluppo Regionale) 2021-2027, con programmi specifici come "Strategie Urbane d'Area" e "PieMonta in bici", ed i fondi del P.N.R.R. (Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza), che finanziano progetti di grande respiro come la Ciclovia Ven.To. Altri bandi regionali, come "Percorsi Ciclabili Sicuri" e "Ambiti Urbani", contribuiscono a finanziare interventi mirati di carattere strategico locale e sovralocale. Un passo significativo nell'ambito della definizione ed attuazione delle nuove infrastrutture è stata l'adozione, a marzo 2023, delle "Linee Guida Tecniche regionali per infrastrutture ciclistiche di qualità",

che garantiscono standard elevati nella progettazione e realizzazione delle nuove piste ciclabili.

Un Quadro Dettagliato degli Interventi infrastrutturali

Attualmente, la Regione Piemonte è impegnata in una serie di attività concrete per l'attuazione del PRMC, che tra l'altro prevedono la realizzazione di vari interventi infrastrutturali come di seguito riportato.

Infrastrutture:

1. Fondi FESR 2021-2027 (stanziamento complessivo di 40 mln €):

- **Bando "PieMonta in bici: Infrastrutture ciclistiche strategiche" (4 mln €):** Interventi nei Comuni di Cuneo e Vercelli; previsto lo stanziamento di ulteriori 6 mln € per i Comuni di Bra e Collegno.
- **Bando "PieMonta in bici: Interventi infrastrutturali strategici di mobilità ciclistica nelle aree dei siti Unesco (Residenze Sabaude e Langhe, Roero e Monferrato) e del Lago Maggiore" (30 mln €):**

Progetti ammessi a finanziamento: "Corona di Delizie in bicicletta" (Ente Beneficiario Capofila Città Metropolitana di Torino), la "Ciclovia Stresa - Verbania" (Ente Beneficiario Capofila Provincia del Verbano Cusio Ossola) e la "Ciclovia Alba - Canelli" (Ente Beneficiario Capofila Comune di Alba).

Tempi d'attuazione: Conclusione prevista entro il 2028.

- **Bando "Priorità V "Coesione e sviluppo territoriale (Obiettivo strategico 5) ", Azione V.5i.1 Strategie Urbane d'Area (SUA) " (22 mln €):**

Progetti ammissibili a finanziamento: S.U.A. 1 ALTO NOVARESE E BASSA VALSESIA, S.U.A. 3 LANGHE, S.U.A. 8 VALLI DI SUSÀ E SANGONE, S.U.A. 9 CIRIACESE, S.U.A. 10 CANAVESE ED EPOREDIESE, S.U.A. 12 AREA METROPOLITANA OVEST, S.U.A. 13 AREA METROPOLITANA SUD - PIOSSASCO.

Tempi d'attuazione: Conclusione prevista entro il 2028.

2. Fondi PNRR (9 mln €):

Ciclovia Vento: lotto funzionale Trino Vercellese-Valenza.

Tempi d'attuazione: Conclusione entro giugno 2026.

Stato attività: Appalto in corso, con il 60% dei lavori già realizzati.

3. Fondi DM 517/2018 (complessivo di 4 mln €):

Ciclovia Vento: lotto funzionale Borgo Revel - Trino Vercellese.

Tempi d'attuazione: Conclusione entro giugno 2026.

Stato attività: Appalto in corso.

4. Fondi Regionali Mobilità Ciclistica Pendolare (complessivo di 5 mln €):

Destinatari: Comune e Provincia di Asti (cicloposteggio e completamento ciclabilità), Comune e Provincia di Novara (pista ciclabile Novara - Caltignaga), Comune e Provincia di Alessandria (piste ciclabili ambito urbano), CMTO (Asse Torino - Venaria).

Stato attività: Interventi in corso.

5. Fondi Regionali per Bando Percorsi Ciclabili Sicuri (complessivo di circa 18 mln €):

Programma: 22 interventi ammessi a finanziamento per la realizzazione di piste e percorsi ciclabili di carattere sovralocale a servizio degli spostamenti casa-lavoro / casa-scuola.

Stato attività: 14 interventi sono già conclusi, mentre 8 sono in corso.

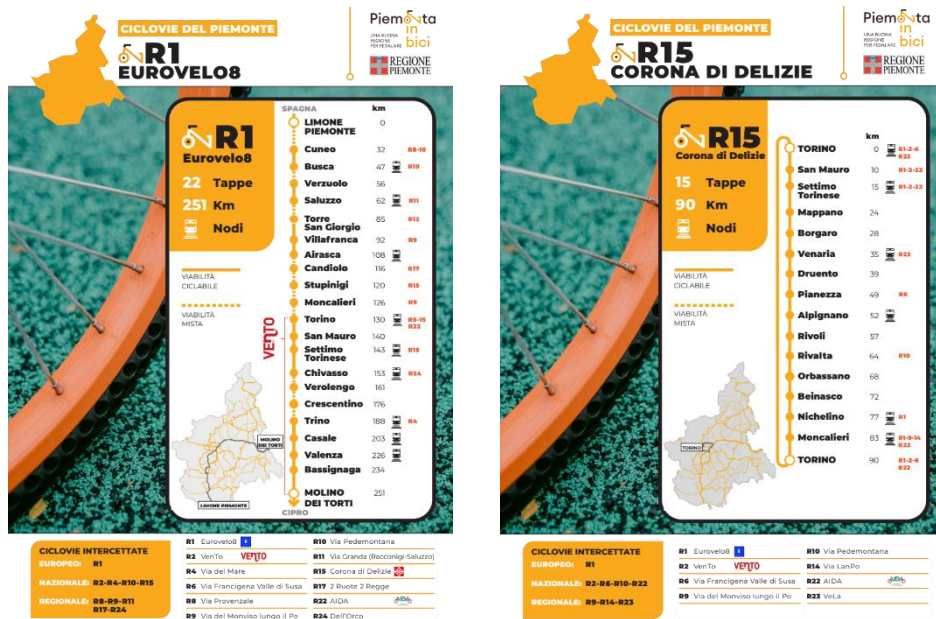
6. Fondi Regionali per Accordo di Programma (AdP) con l'Unione Montana dei Comuni della Valle di Lanzo Ceronda e Casternone (complessivo di 500.000,00 €):

Stato attività: In corso

B. Cultura: favorire un cambio di comportamenti e abitudini

Le infrastrutture da sole non bastano: è fondamentale promuovere un cambiamento culturale che incentivi l'uso della bicicletta e ne faccia percepire i molteplici benefici. Le strategie in questo ambito si concentrano su:

- **Miglioramento e uniformazione della comunicazione regionale sulla mobilità ciclistica:** L'obiettivo è veicolare messaggi chiari, coerenti e accattivanti che evidenzino i vantaggi della bicicletta per la salute, l'ambiente e la qualità della vita.
- **Sensibilizzazione della società civile tramite campagne di comunicazione:** La Regione promuove attivamente campagne informative e di sensibilizzazione, come quelle veicolate attraverso i canali social con l'hashtag #Piemontainbici, che mostrano storie e testimonianze di ciclisti, evidenziando come la bicicletta sia un mezzo per la libertà, la salute e la connessione con il territorio. Vengono inoltre create infografiche dettagliate per ogni ciclovia (es. R1 Eurovelo8, R6 Via Francigena, R15 Corona di Delizie), fornendo informazioni utili su tappe, chilometraggi e servizi.



- **Qualificazione delle competenze dei tecnici e dei professionisti:** Attraverso corsi di formazione specifici, la Regione mira a dotare i tecnici e gli amministratori locali delle competenze necessarie per progettare, realizzare e gestire al meglio le infrastrutture ciclabili. Esempi includono il progetto "ASSIEME.IT" (Ambiti Scolastici, Sicurezza stradale E Mobilità attiva Emergente con Interventi Tecnici condivisi) e le "Masterclass: promuovere la mobilità attiva e riqualificare gli ambiti urbani", eventi di formazione per tecnici e amministratori comunali.
- **Incentivazione della mobilità ciclistica per renderla più attrattiva:** Questo può includere programmi di bike-to-work, incentivi all'acquisto di biciclette elettriche o tradizionali, e la promozione di eventi e iniziative che favoriscano l'uso della bicicletta. Il sito istituzionale della Regione Piemonte dedica un'intera sezione alla "Mobilità Ciclistica", offrendo schede informative e approfondimenti, fungendo da punto di riferimento per cittadini e operatori.

Un Quadro Dettagliato degli Interventi culturali

1. **Campagna di Comunicazione PieMonta in bici (circa 30.000,00 €):**
2. **Progetto Interreg Europe Cycling Waterways (52.400,00 €):**
Tempi d'attuazione: Conclusione prevista entro aprile 2028.
Stato attività: In corso.
3. **Progetto ASSIEME (140.000 €):**

Obiettivo: Promozione della mobilità sostenibile non motorizzata (a piedi e in bici) e sicura, con particolare attenzione alla creazione di zone scolastiche più sicure e gradevoli. Il progetto prevede strategie di sensibilizzazione e formazione che coinvolgono amministratori, tecnici, mobility manager scolastici, docenti, famiglie, studenti e cittadini.

Fine specifico: Analisi della sicurezza stradale dei percorsi casa-scuola (fino a un massimo di tre zone scolastiche per Comune) e accompagnamento nella definizione degli interventi specifici prioritari per migliorare l'accessibilità in sicurezza per gli utenti.

Beneficiari: sono state avviate le attività per 10 Comuni

C. Governance: facilitare i processi decisionali e uniformare gli interventi

Una *governance* efficace è essenziale per garantire la coerenza e l'efficacia delle politiche di mobilità ciclistica. Le strategie in questo ambito mirano a:

- **Rafforzare la cooperazione istituzionale:** La Regione ha istituito un "Tavolo interdirezionale – gruppo di lavoro ciclabilità" che coinvolge diverse Direzioni e Settori regionali (Sanità, Ambiente, Agricoltura, Opere Pubbliche, Trasporti e Logistica, Cultura e Commercio, Coordinamento politiche e Fondi europei – Turismo e Sport). Questa collaborazione multidisciplinare assicura un approccio integrato e una condivisione delle competenze in tutte le fasi del lavoro. Tale struttura si relaziona e si confronta con gli Enti Locali a cui dà supporto per temi specifici ed in base alle varie opportunità di finanziamento.
- **Produzione di linee guida e standard:** Per garantire uniformità e qualità degli interventi, la Regione elabora e diffonde linee guida e standard tecnici per la progettazione della rete ciclabile e la segnaletica, evitando frammentazioni e disomogeneità.
- **Predisporre banche dati ufficiali e report di monitoraggio:** La raccolta e l'analisi dei dati sono fondamentali per valutare l'efficacia delle politiche e orientare le decisioni future. La Regione monitora la rete PRMC in collaborazione con soggetti come FIAB (Federazione Italiana Ambiente e Bicicletta), anche attraverso un approccio GIS (Geographic Information System) partecipativo, che permette di tracciare e visualizzare la rete ciclabile. L'integrazione del PRMC nel Geoportale Piemonte offre una piattaforma avanzata per la gestione e la visualizzazione della rete.
- **Promuovere ricerca e innovazione sulle policy ciclabili:** La Regione è attiva nella ricerca di soluzioni innovative e nell'applicazione delle migliori pratiche a livello europeo, anche attraverso la partecipazione a progetti finanziati da fondi europei, come il progetto Interreg "Cycling Waterways", che mira a valorizzare i corsi d'acqua come corridoi ciclabili, con un focus su canali (106 km di ciclovie su 1.124 km totali), torrenti (420 km su 4.290 km totali) e fiumi (805 km su 1.237 km totali).

4. Conclusioni

La politica regionale del Piemonte per la mobilità ciclistica non è solo un insieme di obiettivi e strategie, ma un impegno concreto e tangibile per trasformare il territorio e migliorare la qualità della vita dei suoi abitanti. Attraverso un approccio integrato che unisce investimenti in infrastrutture moderne e sicure, la promozione di una cultura della bicicletta e una *governance* collaborativa e innovativa, la Regione mira a costruire un futuro in cui la bicicletta vuole essere sempre più la scelta naturale per spostarsi.

Con il Piano Regionale della Mobilità Ciclistica, la Regione intende tracciare la via per un Piemonte più sostenibile ed efficiente: un Piemonte in rete, in cui **la bicicletta sia una scelta sicura, piacevole e vantaggiosa per sempre più persone, al pari degli altri mezzi.**

Lo fa attraverso un piano d'azione innovativo, ispirato alle eccellenze in Europa, fondato sui bisogni specifici di un territorio eccezionale per varietà e opportunità come il Piemonte. L'evoluzione che la Regione ha in mente chiede infrastrutture, ma anche convinzione e uno scatto culturale. Vede alla bici come un'esperienza comune di benessere quotidiano: in città e tra città, nella natura, per turismo, volto ad incoraggiare la vita locale, l'economia, l'ambiente ed esaltare il dinamismo e la bellezza del territorio.

Bibliografia

Decreto Legislativo 30 aprile 1992, n. 285 "Nuovo codice della strada" (e successive modifiche)

Decreto Ministeriale 05 novembre 2001, n. 6792 "Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade"

Decreto Ministeriale 19 aprile 2006, "Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle intersezioni stradali"

Decreto Ministeriale 39 novembre 1999, n. 557 "Regolamento recante norme per la definizione delle caratteristiche tecniche delle piste ciclabili"

D.P.R. 16 dicembre 1992, n. 495 "Regolamento di esecuzione e di attuazione del nuovo codice della strada"

Legge 11 gennaio 2018, n. 2 "Disposizioni per lo sviluppo della mobilita' in bicicletta e la realizzazione della rete nazionale di percorribilità ciclistica"

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, 26 ottobre 2020, "Linee guida per la redazione e l'attuazione del "Biciplan"

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, 22 gennaio 2019, Allegato 4 SNCT, Reguisiti di pianificazione e standard tecnici di progettazione per la realizzazione del sistema nazionale delle ciclovie turistiche"

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, prot. n°777, 27/04/2006, "II° Direttiva sulla corretta ed uniforme applicazione delle norme del Codice della Strada in materia di segnaletica e criteri per l'installazione e la manutenzione"

National Association of City Transportation Officials (Nacto), Urban street design guide, 2013

National Association of City Transportation Officials (Nacto), Global street design guide, 2016

National Association of City Transportation Officials (Nacto), Designing street for kids, 2020

National Association of City Transportation Officials (Nacto), Don't Give Up at the Intersection, 2019

Regione Piemonte, Prof. Ing. Maternini, presentazione "Le rotatorie di seconda generazione", 2009

Regione Piemonte, "Linee guida Zone 30", 2007-2009

Texas Transport Institute, Kay Fitzpatrick, Paul J. Carlson, Mark D. Wooldridge, and Marcus A. Brewer, "Design factors that affect driver speed on suburban arterials", 2000

C.R.O.W, Design Manual for bicycle traffic, 2016

C.R.O.W, Design Manual for bicycle traffic, 2007

Montieri Macchi, "Progettare Ciclabilità Sicura, Guida all'applicazione del DL.76/2020", 2020.

Regione Piemonte, "Piano regionale della mobilità ciclistica - Documento di Piano ai sensi della Legge n°2/2018 art. 5", 2021.

Sitografia

Regione Piemonte. Aree tematiche. Mobilità ciclistica:

<https://www.regione.piemonte.it/web/temi/mobilita-trasporti/mobilita-ciclistica/mobilita-ciclistica>

Geoportale Piemonte: Rete ciclabile di interesse regionale di cui al Piano regionale della mobilità ciclistica 2023 (PRMC 2023)

https://www.geoportale.piemonte.it/geonetwork/srv/ita/catalog.search#/metadata/r_piemon:89ff8ac8-6499-454d-bde8-7da6adb475c6

Il Piano Regionale della Mobilità Ciclistica in Piemonte: video di presentazione:

<https://www.youtube.com/watch?v=qIzRI4jLMag>

Cicloturismo: il Piemonte scommette sui percorsi iconici e sulla creazione di una rete strategica

di Cristina Pellerino e Emanuela Sarti (VisitPiemonte)

La bicicletta traina sempre più il turismo italiano, rappresentando più del 10% del totale dei visitatori e con un impatto economico che sfiora i 9,8 miliardi di euro.

89 milioni le presenze nel 2024 (+54% rispetto al 2023), dove circa la metà dei cicloturisti ha tra i 30 e i 44 anni d'età. Tra le nuove tendenze, la presenza crescente di donne e la ricerca di una vacanza rigenerativa. Un ambito spinto non solo da motivazioni ambientali e/o sportive, poiché ben il 44,6% degli intervistati dichiara di andare alla ricerca della ricchezza del patrimonio artistico e culturale e dei luoghi più nascosti del nostro Paese. Un target, inoltre, che non rinuncia a spendere: risultano infatti in aumento le spese sul territorio effettuate dagli stranieri: 132 euro nel 2024 contro i 104 del 2023.

Sono questi i dati emersi dal rapporto "Viaggiare con la Bici 2025", realizzato da ISNART-Unioncamere per l'Osservatorio sull'Economia del Turismo delle Camere di Commercio in collaborazione con Legambiente, presentato nell'aprile scorso alla Fiera del Cicloturismo di Bologna.

In Piemonte la crescita della fruizione turistica del territorio su due ruote è chiaramente visibile, oltre che testimoniato da un'aumentata progettualità delle istituzioni pubbliche, dalla moltiplicazione degli eventi competitivi e non legati alla bicicletta e dalla presenza più evidente di attività private legate ai servizi correlati: dai bike hotel agli accompagnatori fino al noleggio e al moltiplicarsi di guide cartacee e applicazioni web dedicate.

L'indagine dell'Osservatorio Turistico Regionale sul mondo degli operatori

Il punto di vista del mondo degli accompagnatori e dei noleggiatori piemontesi è stato oggetto nel 2022 della prima indagine specifica da parte dell'Osservatorio Turistico della Regione Piemonte, con un lavoro che ha fatto emergere le esigenze del settore: organizzazione dell'offerta del prodotto, comunicazione, promozione, necessità di una crescita delle reti di collaborazione tra i diversi soggetti pubblici e privati e di nuove norme sugli accompagnamenti.

In particolare, dall'indagine sul mondo degli accompagnatori è emerso che - tra coloro regolarmente abilitati e aggiornati - il 58,8% faceva parte di un'associazione di guide/accompagnatori cicloturistici, il 26% collaborava con un consorzio turistico (in particolare sui territori di Cuneo e Torino) e il 65,6% lavorava insieme a operatori ricettivi e/o punti di noleggio. Inoltre, la collaborazione risultava essere fondamentale per il contatto con i clienti: il 41,4% dichiarava infatti di attrarre gli appassionati di bicicletta tramite gli enti del territorio. Importanti le attività condivise sui canali social e sui siti internet, tramite cui comunicare le esperienze e raggiungere nuovi utenti.

Entrando più nel dettaglio della clientela, emergeva che la maggior parte sceglieva un'esperienza giornaliera (81,7%) da vivere in gruppo, con la famiglia o il partner. Normalmente, si notava una predilezione per itinerari facili (43,3%) da affrontare con l'e-bike (57,2%), la quale nel 60,3% dei casi veniva noleggiata.

Principalmente si trattava di clienti italiani: locali - piemontesi che si spostano all'interno della regione - oppure da regioni limitrofe come Lombardia e Liguria. Dall'estero, soprattutto francesi, seguiti da tedeschi, olandesi e scandinavi.

Il numero di escursioni effettuate nella stagione estiva 2022 era ricompreso nella fascia 0-20 (79,4%), seguito dalla fascia 21-50 (16%), per un numero medio di persone accompagnate tra 0 e 50. Rispetto alla stagione estiva precedente, il numero di uscite e di accompagnamenti era rimasto costante nel 45% dei casi, mentre più del 36% segnalava un aumento.

Fig 1 - Tipologia di bicicletta utilizzata dai clienti delle guide cicloturistiche



Fonte: indagine sugli operatori, VisitPiemonte 2022

Rispetto ai noleggi di biciclette, emergeva che la maggior parte aveva aperto nell'ultimo decennio. Il 74,6% aveva iniziato la propria attività dopo il 2010, con una particolare concentrazione nell'anno 2018 e nel periodo pre-pandemico 2019. Il Covid-19 provocava un periodo di sospensione dell'attività, che dopo il 2021 si riprendeva anche grazie volontà/necessità di vivere vacanze all'aria aperta e a contatto con la natura dove potessero essere garantite le norme di sicurezza.

Per quanto riguarda la distribuzione sul territorio piemontese, le province di Cuneo e Torino risultavano le aree in cui erano presenti più servizi di noleggio (entrambe al 33,9%), seguite dal Verbano-Cusio-Ossola (20,3%).

Anche dall'indagine rivolta ai noleggiatori emergevano le tipologie di relazioni tra i noleggi di biciclette e i soggetti del territorio: tra coloro che erano attivi e operativi nel 2022, solo il 16,9% faceva parte di un'associazione e il 45,8% collaborava con un consorzio turistico (principalmente nei territori di Cuneo e Torino). Elevate invece le collaborazioni con gli operatori ricettivi: 74,6%, e con gli accompagnatori cicloturistici, 66,1%, anche se la maggior

parte dei clienti dei noleggi bike sceglieva di vivere esperienze in autonomia (88,1%). L'attività di noleggio durante i mesi estivi del 2022 era stata prevalentemente di durata giornaliera (86,4%) e principalmente di e-bike (78,3%).

Entrando più nel dettaglio della clientela, attirata principalmente dai siti internet e dai canali social, emergeva un profilo di cliente italiano: piemontese, lombardo e ligure ma anche laziale, siciliano e dall'Emilia-Romagna. I clienti esteri: tedeschi, francesi, olandesi e scandinavi.

La promozione turistica di Visit Piemonte

Cicloturismo e bike rappresentano una fetta importante del prodotto Outdoor piemontese. Sul portale turistico di Visit Piemonte e su Outdoor Active (piattaforma internazionale leader al mondo per il turismo all'aria aperta) sono caricati e promossi oltre 170 percorsi corredati con gpx, descrizioni, immagini, traduzioni in 3 lingue e punti di interesse. Il prodotto, inoltre, viene costantemente portato alle fiere di settore italiane ed estere specializzate e non, nonché è oggetto delle pianificazioni pubblicitarie estive, stampa e digitali, e dei press tour inseriti nelle singole progettazioni. Tra queste ultime, le "Vie storiche di montagna" che comprendono, tra le altre, salite importanti anche dal punto di vista mediatico, come il Colle delle Finestre o l'Alta Via del Sale, e il "Grand Tour UNESCO" in bicicletta: anello di 600 chilometri che tocca le regge e i paesaggi Patrimonio dell'Umanità, le Riserve Man and the Biosphere, le Città Creative e i Geoparchi.

Anche il principio dell'accessibilità è stato declinato nel 2024 in chiave di fruizione ciclabile in occasione delle attività di promozione del progetto "Via Francigena for all", con riprese televisive che hanno coinvolto soggetti disabili sui percorsi valsusino e canavesano.

Nel 2025, in particolare, si è avviata la promozione della rete ciclabile piemontese, che ha coinvolto, oltre all'Assessorato regionale al Turismo, anche l'Assessorato ai Trasporti, titolare del Piano Regionale della Mobilità Ciclistica (PRMC) voluto in ottica di un Piemonte più sostenibile e connesso, sia per i residenti che per i turisti.

Il Piano ha individuato una rete strategica di percorsi ciclabili costituita da 28 itinerari che attraversano il territorio con uno sviluppo complessivo di oltre 3000 km, toccando i punti di interesse storico-culturale e paesaggistico e collegando i capoluoghi di provincia ed i principali centri urbani: un patrimonio in grado di soddisfare tutte le passioni, tra ambienti naturali ricchi di biodiversità, borghi e vigneti, risaie e laghi, castelli e città di antica storia, muovendosi sulle lunghe e affascinanti dorsali da percorrere a tappe o sui facili anelli metropolitani o sui percorsi a tema.

Per la promozione è stata prodotta una mappa cartacea per la distribuzione nelle fiere, riportante tutti i 28 itinerari, e una mappa digitale interattiva inserita sul sito Visitpiemonte.com che presenta una selezione dei principali percorsi.

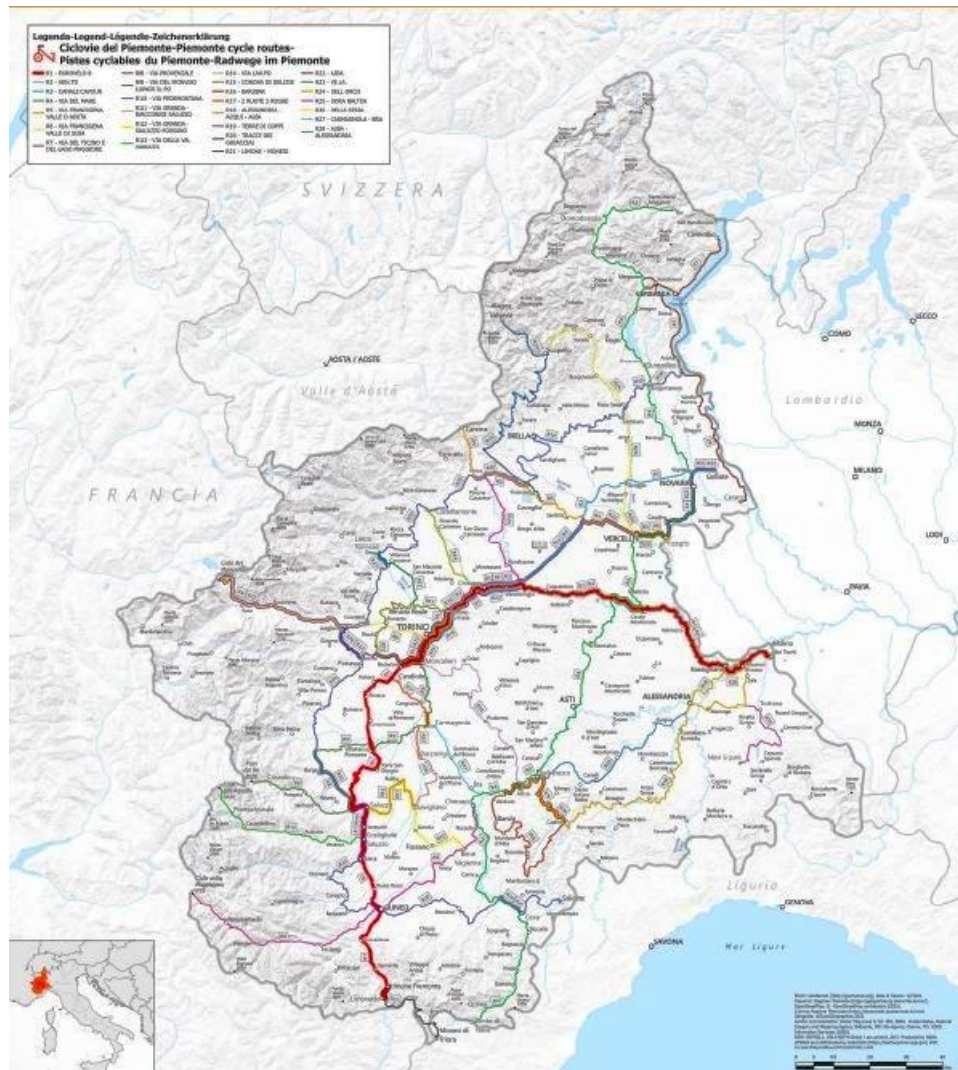
I percorsi ciclabili principali della rete

Attraversano la regione da nord a sud, la "Via del Mare", che dal confine con la Svizzera giunge a Domodossola e nel basso Verbano, quindi scende a Novara, Vercelli, Asti e nel Cuneese sino al confine con la Liguria, e la "Via Pedemontana" che dal Novarese raggiunge la Città Metropolitana di Torino, il Pinerolese, Saluzzo, Cuneo, Mondovì.

Oppure ci si può spostare da est a ovest con la celebre "Via Francigena della Valle di Susa", storica via di pellegrinaggio, e il tratto piemontese di "AIDA" che partono dal Colle del

Moncenisio e scendono lungo la Valle di Susa dominata dall'iconica Sacra di San Michele: la Francigena punta verso Asti, Alessandria, Novi Ligure e Gavi mentre AIDA, il cui nome evocativo è l'acronimo di Alta Italia Da Attraversare, si innesta sul percorso "Canale Cavour", risale in direzione Novara e si affaccia verso la Lombardia.

Fig. 2 – Mappa dei principali itinerari ciclabili in Piemonte



Fonte: VisitPiemonte

Borghi isolati e vasti panorami contraddistinguono la Via Francigena della Val d'Aosta, altra iconica via medievale che percorre il Canavese toccando città storiche, vigneti pregiati e pievi romaniche, ma anche la "Via Provenzale" che collega le numerose direttrici Nord-Sud tra Cuneese e Alpi Marittime sfiorando le Langhe, toccando Fossano e Cuneo e raggiungendo in alta quota il Colle della Maddalena, al confine con la Francia.

La rete regionale comprende anche percorsi a tema: tra i più famosi, la "Corona di Delizie", anello di 120 km che mette in connessione 10 Residenze Reali Sabaude e attraversa 16 comuni intorno a Torino; la "Bar2Bar" si sviluppa nei territori UNESCO delle Langhe toccando Alba, Verduno, La Morra, Barolo e Monforte d'Alba. il percorso "Tracce dei Ghiacciai", si snoda invece tra Biella e Alagna Valsesia, la "Via del Ticino e del Lago Maggiore" offre

paesaggi di grande valore naturalistico e paesaggistico, mentre sui verdi colli tortonesi si snodano i percorsi "Terre di Coppi" dedicate al Campionissimo.

Importantissima, la Eurovelo-VenTO, la rete europea di percorsi ciclistici che corre su 5.900 km lungo la costa nord del Mediterraneo, dalla Spagna a Cipro e attraversa l'Italia settentrionale da Est a Ovest. Il tratto piemontese si estende per oltre 250 km, passando per le aree del Cuneese, Torinese, Vercellese e Alessandrino, con la porzione di itinerario da Torino a Venezia rappresentata dalla ciclovia VenTO. Si parte in montagna, da Limone Piemonte, si arriva a Isola Sant'Antonio toccando ben 26 comuni, tra suggestivi paesaggi d'alta quota, morbide colline dei Paesaggi vitivinicoli Unesco, borghi medievali, castelli, dimore storiche e riserve naturali. Sempre da Limone Piemonte, la Via del Sale Limone-Monesi è la più bella strada bianca d'Europa, che dalle Alpi al mare offre 39 km di sterrato fino a Briga Alta, in quota sull'antica strada militare, tra i 1.800 e i 2.100 metri.

Il ruolo degli eventi sportivi della bicicletta

Come confermato di recente dal 3° Congresso Mondiale del Turismo Sportivo (Wstc) di Madrid, gli eventi sportivi - siano mega appuntamenti o momenti amatoriali - svolgono un ruolo fondamentale nella promozione del turismo, perché c'è il pieno coinvolgimento della comunità e si favoriscono benefici economici nelle destinazioni. Del resto, il grande seguito delle più importanti gare ciclistiche (dal Giro d'Italia al Tour de France, fino alla Vuelta che per la prima volta partirà dal Piemonte nel prossimo agosto) dimostra ampiamente che il turismo sportivo, sia attivo che passivo, può svolgere un ruolo chiave nel contribuire alla diversificazione delle destinazioni e delle imprese del travel. Puntare sugli eventi sportivi è stata per la Regione Piemonte una mossa vincente: secondo la ricerca IRES, i 6,5 milioni di euro investiti nel 2022 hanno generato ricadute sul territorio per 49,19 milioni, cioè 7,5 volte maggiori.

In Piemonte, anche numerosi eventi sportivi "minori" promuovono l'uso della bicicletta, sia a livello amatoriale che professionale. Tra questi spicca il progetto "Granfondo Piemonte" creato proprio per valorizzare gli eventi ciclistici regionali e seguito come diversi altri progetti da "Piemonte Sport", area voluta da Regione all'interno di Visit Piemonte per la promozione e l'interazione sinergica tra il settore sportivo e il turismo

Cicloturismo in Piemonte: analisi e prospettive di sviluppo

Di Carlo Alberto Dondona (Ires Piemonte)

Negli ultimi anni, il cicloturismo si è affermato come una delle tendenze più promettenti e in crescita nel panorama turistico europeo. In un contesto in cui i viaggiatori sono sempre più attenti alla sostenibilità, alla qualità della vita e alla riscoperta di esperienze autentiche, il Piemonte si presenta come una destinazione ideale per chi desidera vivere il territorio in modo lento, attivo e consapevole.

Grazie alla varietà dei suoi paesaggi la regione offre un patrimonio naturalistico e culturale straordinario, che si presta perfettamente a essere esplorato in bicicletta. A ciò si aggiungono una solida tradizione enogastronomica, una rete crescente di infrastrutture e servizi dedicati, e la vicinanza a mercati strategici come Francia, Svizzera e Germania, dove la cultura della bicicletta è da tempo radicata.

Una domanda in forte crescita: tendenze e profili dei cicloturisti

La crescita del cicloturismo in Europa è trainata da diversi fattori: l'aumento dell'interesse per la mobilità dolce e le vacanze sostenibili, la diffusione delle e-bike – che rendono accessibili anche i percorsi più impegnativi a un pubblico ampio e intergenerazionale – e la ricerca di un benessere attivo, che unisca sport, natura e relax.

Nonostante che, rispetto al turismo classico, sia considerato una forma “minore” di turismo, quello praticato dagli amanti della bicicletta si distingue per: alta capacità di spesa giornaliera (68€ e circa 9,8 miliardi di euro di impatto economico solo in Italia⁸) maggior numero di pernottamenti, maggior interesse per siti naturalistici e per il patrimonio artistico e culturale.

Nel contesto piemontese, è possibile individuare tre principali tipologie di cicloturisti:

1. **I turisti della vacanza attiva**, che scelgono di integrare l'uso della bicicletta all'interno di una più ampia esperienza di soggiorno. Questo segmento è cresciuto notevolmente dopo la pandemia, con un incremento del 20% nelle richieste per escursioni guidate giornaliere, spesso da parte di coppie o piccoli gruppi⁹. Le zone più attrattive per questo tipo di uso della bici sono le Langhe, il Lago Maggiore e le valli alpine del Cuneese e della Val di Susa, favorite anche dalla possibilità di noleggiare bici elettriche direttamente in loco. Le località montane possono contare su alcuni bike park con percorsi dedicati alla mountain bike che utilizzano gli impianti sciistici per portarsi in quota.
2. **I turisti con la bici**, che viaggiano con il proprio mezzo e scelgono la destinazione proprio per la presenza di itinerari iconici. In Piemonte, diversi valichi alpini affrontati dal Giro d'Italia e dal Tour de France – come il Colle dell'Agnello, il Colle delle Finestre, il Fauniera e Sestriere – rappresentano una meta ambita per appassionati e cicloamatori da tutta Europa. A questi si aggiungono numerosi altri territori che offrono percorsi MTB o e-bike, tematici e adatti a diversi livelli, dai castelli del

⁸ Fonte: 5° Rapporto sul cicloturismo in Italia a cura di ISNART e Legambiente, 2025

⁹ Fonte: indagine sul cicloturismo in Piemonte a cura di VisitPiemonte 2022

Canavese, le Terre del riso, l'Up&Slow Tour nel Pinerolese, l'Anello del Rio Ceronda nelle Valli di Lanzo o, ancora, la possibilità di visitare il capoluogo e le Regge Sabaude in modo originale con l'anello della Corona di Delizie; per citare solo alcune delle numerose potenzialità presenti, a volte anche in modo solamente embrionale.

3. **I turisti in bici**, ovvero coloro che impostano l'intero viaggio in sella, spostandosi in autonomia o con il supporto di strutture specializzate come i bike hotel (25 in Piemonte, che si colloca sesta tra le regioni italiane). Questo profilo è spesso attratto da itinerari a lunga percorrenza che in Piemonte sono diversi: la Via Francigena in bici, la Via del Sale (tra Limone Piemonte e Ventimiglia), la Strada dei Cannoni (Val Maira e Stura) o quella dell'Assietta (Valli Susa e Chisone). In Piemonte passa anche uno degli itinerari ciclabili europei, la Eurovelo 8 che dal Portogallo va verso l'Est europeo. Il tratto piemontese può contare in parte sul tracciato della ex ferrovia ora ciclabile da Airasca a Moretta. Esistono altri itinerari importanti ma ancora in attesa di valorizzazione o di completamento che rappresentano alcuni dei potenziali assi strategici per lo sviluppo futuro: la ciclovia VenTo che lungo l'asse del Po porta da Torino a Venezia, o il percorso Nord-Ovest Divide, che attraversa la regione dall'estremo nord della Val Formazza e arriva al mare in Liguria.

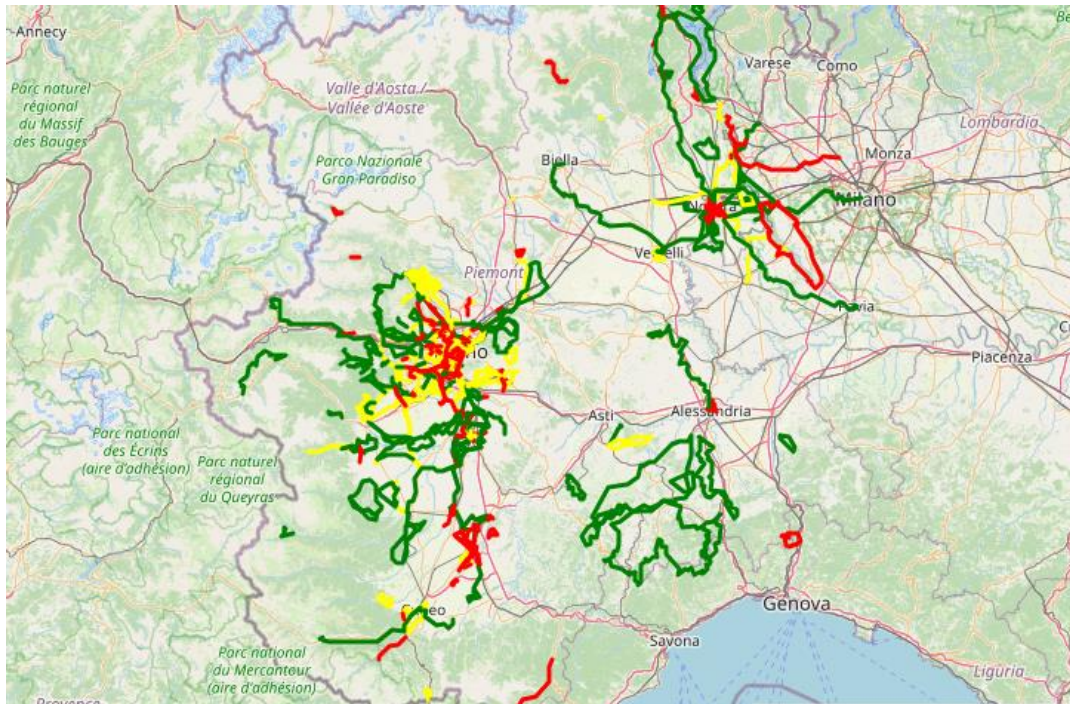
Punti di forza della regione

Il Piemonte può contare dunque su un insieme di elementi favorevoli che lo rendono una destinazione altamente competitiva nel panorama del cicloturismo:

- Una **rete territoriale ricca e diversificata** che spazia dalle colline UNESCO dei paesaggi del vino, ai valichi e ai sentieri alpini più spettacolari, dai castelli medievali alle regge Sabaude fino ai percorsi pianeggianti lungo fiumi e canali e le terre del riso.
- Un **patrimonio enogastronomico di eccellenza**, che consente di coniugare la pratica sportiva con esperienze di degustazione e scoperta culturale.
- La presenza di **grandi eventi ciclistici**, come le tappe del Giro d'Italia e la presenza di alcune delle salite più famose, affrontate anche al Tour de France, che contribuiscono a rafforzare la visibilità internazionale della regione nel mondo del ciclismo.
- La **prossimità con i mercati del Centro Europa**, da cui proviene una domanda strutturata e sensibile alle proposte di turismo attivo e che rappresentano già i nostri mercati di riferimento.

Inoltre, il cicloturismo ha il vantaggio di poter essere praticato in ogni stagione, contribuendo a destagionalizzare i flussi turistici e a valorizzare aree interne o marginali, spesso escluse dai circuiti più battuti.

Fig. 1 – Mappa delle piste e dei percorsi ciclabili in Piemonte



Giallo: pista ciclabile, ad uso esclusivo delle bici o separate dal percorso pedonale

Rosso: pista ciclopedonale, percorso misto bici e pedoni: attenzione ad eventuali persone sulla strada e procedere sempre con cautela

Verde: ciclostrada, a lunga percorrenza, il percorso potrebbe passare per strade aperte alla circolazione stradale (Fonte: open street map su sito MTB in Piemonte)

Le sfide aperte e le opportunità per il futuro

Perché il Piemonte possa davvero affermarsi come una delle principali destinazioni cicloturistiche in Italia e in Europa, è necessario affrontare in modo strategico alcune sfide cruciali, che rappresentano al tempo stesso straordinarie opportunità di crescita e valorizzazione del territorio.

1. Sviluppare una rete ciclabile sicura e connessa

Il primo passo riguarda il potenziamento delle infrastrutture. Oggi, sebbene esistano già alcuni itinerari ben strutturati, la rete complessiva risulta ancora frammentata. È fondamentale realizzare nuovi tratti di pista ciclabile, in particolare in ambito extraurbano, per garantire collegamenti sicuri e continui tra città, borghi, aree naturali e punti di interesse turistico.

Un altro nodo fondamentale è quello dell'intermodalità: molti cicloturisti, specialmente se arrivano dall'estero, viaggiano in treno o autobus con la propria bici al seguito. Per questo occorre migliorare la dotazione dei trasporti pubblici, prevedendo spazi adeguati per il trasporto delle biciclette e facilitando l'integrazione tra i diversi mezzi di trasporto.

2. Offrire servizi su misura per chi pedala

Un'esperienza cicloturistica di qualità non si costruisce solo con buoni percorsi: servono anche servizi pensati appositamente per i bisogni di chi viaggia su due ruote. La presenza di strutture ricettive bike-friendly – hotel, agriturismi, B&B – dotate di deposito bici sicuro, attrezzature per la manutenzione, servizio di noleggio e colonnine per la ricarica delle e-bike, è un elemento sempre più determinante nella scelta della destinazione. Alcuni tracciati sono stati ricavati dalla trasformazione in piste ciclabili di reti ferroviarie dismesse (in Piemonte la “via delle risorgive” tra Airasca e Moretta e quella della pietra tra Bricherasio e Barge) al cui fianco sorgono fabbricati dismessi che il Demanio offre in comodato gratuito e che potrebbero diventare strutture per l'accoglienza dei cicloturisti e delle numerose famiglie che le frequentano.

Allo stesso tempo è importante la diffusione dei servizi di noleggio per facilitare l'uso della bici da parte di chi si trova in villeggiatura, in particolare se in forma associata fra più località o insieme ad altre imprese nel settore dell'accoglienza come i tour operator o gli alberghi, in modo da permettere lo sviluppo di circuiti in cui trovare assistenza e anche di consegnare il mezzo in un punto diverso e sfruttare un eventuale servizio di trasporto per il rientro.

In parallelo, è utile incentivare la nascita di punti di ristoro e assistenza lungo i principali itinerari, pensati per offrire un'accoglienza mirata agli sportivi: alimentazione adeguata, supporto tecnico, acqua e informazioni in tempo reale possono fare la differenza in termini di comfort e soddisfazione del visitatore.

3. Comunicare meglio e attrarre nuovi pubblici

Il Piemonte ha molto da offrire al cicloturista, ma per competere con altre destinazioni europee e italiane è essenziale investire in comunicazione e promozione mirata. Ad esempio una piattaforma digitale unica e integrata, che raccolga in modo chiaro tutti gli itinerari, le mappe, i servizi disponibili e le esperienze prenotabili. Un portale di riferimento, aggiornato e accessibile, rappresenta oggi uno strumento indispensabile per orientare e attrarre il pubblico nazionale e internazionale.

Negli ultimi anni la Regione si sta impegnando molto nell'attrarre le grandi corse ciclistiche a tappe, occorre quindi sfruttare al meglio in termini di promozione la ricchezza di itinerari resi famosi dalle imprese dei campioni al Giro o al Tour e farne un richiamo per tutti gli appassionati.

Accanto agli strumenti digitali, è strategico attivare collaborazioni con influencer, ambassador del ciclismo, community online e testimonial sportivi, capaci di dare visibilità all'offerta cicloturistica piemontese attraverso narrazioni autentiche e coinvolgenti.

Infine, si potrebbe immaginare la creazione di un evento annuale simbolico – come una grande “Piemonte Bike Week” – che riunisca tour guidati, raduni amatoriali, momenti di promozione territoriale ed enogastronomica, e attività per famiglie. Un'occasione per celebrare la cultura della bicicletta e rendere la regione protagonista di una nuova visione del turismo sostenibile e che potrebbe riunire manifestazioni simili che sono già organizzate in numerosi territori (es. la fiera del cicloturismo al Parco delle Vallere di Moncalieri)

Verso un sistema regionale integrato

Guardando al futuro, il Piemonte ha l'opportunità concreta di diventare una regione d'eccellenza per il cicloturismo. Non si tratta solo di sommare itinerari ciclabili già esistenti, ma di costruire un vero e proprio ecosistema regionale che sappia dialogare con il territorio, coinvolgere le comunità locali e offrire esperienze autentiche, accessibili e memorabili.

Per raggiungere questo obiettivo, è necessario puntare su alcune direttrici strategiche:

- **La creazione di “Bike Districts” tematici**, ovvero aree geografiche riconoscibili e ben organizzate, in cui proporre percorsi differenziati per difficoltà, tipologia di bicicletta (gravel, e-bike, MTB, bici da corsa) e interessi del pubblico (famiglie, sportivi, escursionisti, amanti dell'enogastronomia). Questi distretti potrebbero diventare dei veri poli attrattivi e identitari, capaci di valorizzare le specificità locali in chiave cicloturistica. Le Langhe o alcune aree montane hanno già una vocazione consolidata che andrebbe ulteriormente valorizzata. È altresì importante che si favorisca la creazione di pacchetti turistici ed eventi ciclistici, anche non competitivi perché muovono fatturati interessanti, dati da iscrizioni, vitto, alloggio e noleggio, che si ripartiscono fra i diversi partner dell'organizzazione, in base ai servizi offerti. Il recente successo della tipologia gravel¹⁰ ha lanciato numerosi eventi non competitivi che sono delle ottime occasioni per la promozione del territorio, sia per il turismo di prossimità ma potenzialmente in grado di attrarre anche quello internazionale se opportunamente organizzati e promossi (gli sterrati senesi attirano ogni anno 10 mila appassionati da tutto il mondo).
- **Lo sviluppo di ciclovie interregionali e transfrontaliere**, che rafforzino la connettività con i territori limitrofi – Liguria, Lombardia, Valle d'Aosta e Francia – e offrano ai cicloturisti stranieri la possibilità di attraversare il Piemonte lungo assi tematici coerenti, sostenendo così anche le economie locali dei territori attraversati. Progetti come *VenTo*, *Eurovelo 8*, *la Via del Sale* o *la Via Francigena in bici* rappresentano solo l'inizio di una visione più ampia. Una grande opportunità può essere rappresentata dalla connessione dei percorsi ciclabili nelle terre del riso, lungo il Po e il canale Cavour con il sistema dei navigli lombardi e collegando così i due capoluoghi con un itinerario ricco di storia e fascino. Un aspetto importante, da non sottovalutare per ogni tipo di percorso ciclabile, è quello della manutenzione e della pulizia dei tracciati che, specie all'ingresso delle aree urbane in aree periferiche, sono in cattivo stato e soggette all'odiosa pratica dell'abbandono dei rifiuti rappresentando un pessimo biglietto da visita per chi arriva da altri paesi.
- **La promozione del turismo lento come stile di viaggio**, capace di mettere in relazione la bicicletta con la natura, il patrimonio culturale e i sapori del territorio. Percorsi immersi nel paesaggio collinare delle Langhe o del Monferrato, escursioni lungo i parchi fluviali del Po o soggiorni nei borghi montani dell'arco alpino possono offrire quelle esperienze sempre più ricercate da chi sceglie la vacanza attiva.

¹⁰ Il termine, che in inglese significa ghiaia, indica una tipologia di bicicletta particolarmente adatta per percorrere strade sterrate ma capace di garantire ottime prestazioni anche su superfici veloci; si differenzia dalla mountain bike per il telaio simile a quello da strada e per l'assenza delle sospensioni

Una visione sostenibile per il turismo di domani

In conclusione, il cicloturismo non rappresenta soltanto una nuova frontiera del turismo attivo, ma una vera e propria **leva di trasformazione** per un modello di sviluppo più equilibrato e lungimirante. È una risorsa che genera valore economico diffuso perché ogni milione di euro investito nei servizi cicloturistici genera 2,74 milioni di euro e 18,3 posti di lavoro a tempo pieno¹¹, dimostrando l'alta redditività del settore; tutela l'ambiente, stimola la mobilità sostenibile e contribuisce alla rigenerazione di aree interne o meno conosciute.

Il Piemonte possiede tutte le risorse per compiere questo salto di qualità: una rete di paesaggi diversificati, un patrimonio enogastronomico di eccellenza, una cultura dell'accoglienza diffusa e una crescente sensibilità verso le tematiche ambientali. Ora è il momento che i diversi attori coinvolti – istituzioni, operatori, comunità – collaborino attivamente per definire una visione condivisa, investire con coerenza e raccontare al mondo una nuova immagine del Piemonte: dinamica, sostenibile, accogliente... a misura di bicicletta.

Riferimenti: Isnart – Unioncamere - Legambiente, Viaggiare con la bici La via italiana al cicloturismo 2025 5° Rapporto sul Cicloturismo.

IULM - ITALIA in bici: scenari, protagonisti e indotto, 2022

Banca IFIS -

Legambiente - L'A BI CI - 1° RAPPORTO SULL'ECONOMIA DELLA BICI IN ITALIA E SULLA CICLABILITÀ NELLE CITTÀ, 2017 e successivi

Parole chiave: cicloturismo, piste ciclabili, turismo sostenibile, mobilità

¹¹ Da quanto emerge dalla ricerca commissionata dal Governo Francese per la redazione del "Le Plan Vélo"

Come si muove la città nella città: L'Università e la mobilità torinese verso la sostenibilità

di Andrea Scagni (Università degli Studi di Torino)

Introduzione

L'Università di Torino (UNITO) rappresenta a tutti gli effetti la più grande comunità organizzata della metropoli torinese, forte di 85.000 studenti e più di 5.000 unità di personale tra docenti e tecnici amministrativi. Gli spostamenti casa-università dei suoi membri costituiscono una parte rilevante della mobilità cittadina, potenzialmente contribuendo in modo significativo ai livelli di traffico, di inquinamento, di utilizzo del trasporto pubblico locale in senso ampio.

L'impatto della mobilità indotta da UNITO sulla città è inoltre estremamente eterogeneo data la molteplicità delle sedi dell'Ateneo, più di un centinaio, caratterizzate peraltro da dimensioni fortemente diversificate.

Data l'importanza delle caratteristiche della mobilità nel determinare la qualità della vita negli ambienti urbani, diviene cruciale conoscere e analizzare le caratteristiche degli spostamenti casa-università, in termini di *split* modale, frequenza, distanze coperte, orientamenti e percezioni dei suoi protagonisti. Tale conoscenza, inoltre, rappresenta un punto di partenza imprescindibile per la definizione e l'attuazione di politiche di gestione della mobilità, nel più ampio quadro della *governance* della sostenibilità ambientale del contesto urbano e suburbano; sostenibilità messa a dura prova dalla forte concentrazione di popolazione, attività economiche e sociali ed edificazione.

In tale contesto l'Università di Torino ha da ormai un decennio attivato una struttura trasversale denominata *Green Office*, che ha nel tempo costruito un percorso di analisi della sostenibilità ambientale delle diverse attività svolte, in termini, ad esempio, di consumi energetici, produzione di rifiuti, di scelte di acquisto di attrezzature e materiali fino ad, appunto, la mobilità della sua comunità.

Ovviamente le politiche di *mobility management* di una struttura universitaria che si pone finalità del tutto diverse e non ha competenza diretta sulla struttura viabilistica e dei servizi di trasporto cittadini presentano inevitabili limiti di efficacia. Per questo l'attività del gruppo di lavoro mobilità del *Green Office* si fonda su uno stretto rapporto con gli attori territoriali più direttamente competenti in tali ambiti, come le amministrazioni comunali, la città metropolitana e la Regione, nonché le società pubbliche e private fornitrici di servizi di trasporto.

Fino al 2016, l'Università di Torino (UNITO) non disponeva di dati sulle abitudini di mobilità della propria comunità. Con l'istituzione del *Green Office* e la nomina del *Mobility Manager*, UNITO ha partecipato attivamente alla prima indagine nazionale sulla mobilità universitaria, promossa dal Coordinamento Nazionale dei *Mobility Manager* Universitari. L'indagine, svolta tra il 2016 e il 2017, ha coinvolto 36 atenei italiani e ha avuto una significativa partecipazione della comunità UNITO, grazie anche a un'intensa campagna di comunicazione e a premi incentivanti.

Una seconda rilevazione è stata condotta nell'estate 2020, durante la pandemia da Covid-19, per aggiornare i dati e analizzare l'impatto dell'emergenza sanitaria sui

comportamenti di mobilità, in particolare rispetto all'uso del trasporto pubblico, percepito come potenziale fonte di contagio.

Queste indagini si inseriscono nel quadro normativo definito dal D.L. 179/2021, che rende obbligatorie le rilevazioni periodiche sulle scelte di mobilità nell'ambito della redazione dei Piani Spostamenti Casa-Lavoro (PSCL). A livello locale, il supporto alla pianificazione è stato rafforzato dalla creazione della piattaforma EMMA da parte della Città Metropolitana di Torino e della Regione Piemonte.

Nel 2023 UNITO ha redatto il suo primo PSCL, basandosi sui dati della survey 2020, limitatamente al personale. Nel 2024, in collaborazione con il Politecnico di Torino e gli enti locali, ha elaborato un nuovo questionario, pensato per essere condiviso tra i due atenei, compatibile con la piattaforma EMMA, e in linea con il modello proposto da RUS Mobilità, per assicurare coerenza a livello nazionale pur mantenendo l'attenzione sulle specificità del contesto universitario.

L'indagine mobilità unito 2024: identikit

La rilevazione 2024 è stata svolta con l'obiettivo di costituire una delle basi informative per la redazione del PSCL dell'Università di Torino 2025, e ha coinvolto l'intera comunità, inclusi gli studenti. Forti dell'esperienza delle precedenti istanze, è stata accompagnata da una notevole campagna promozionale prevedendo, di nuovo, forme di premialità tra i partecipanti. La partecipazione è stata buona, anche se un poco inferiore alle precedenti, con circa 17.000 risposte di cui 12.000 complete, mentre le rimanenti contengono solo una parte dell'informazione richiesta.

L'esperienza insegna che quando una popolazione viene sottoposta a consecutive rilevazioni sullo stesso tema, il tasso di risposta tende a diminuire, tuttavia nel caso in esame dato il turnover degli studenti piuttosto rapido, le ragioni del calo delle risposte vanno ricercate altrove: principalmente la durata più limitata del periodo di somministrazione, vincolato dalle scadenze di redazione del PSCL; la lunghezza del questionario, che era ancora più articolato di quanto previsto nella progettazione svolta insieme al Politecnico, dovendo includere anche le domande previste dalla survey per un progetto Europeo "Erasmus+" a cui UNITO sta partecipando (relativo alla combinazione tra mobilità attiva (a piedi ed in bici) e stili di vita salutari, denominato *Cycling, Campus and City*). Un questionario quindi piuttosto corposo, la cui somministrazione è avvenuta esclusivamente online, via PC o smartphone, nei mesi di ottobre e novembre 2024.

Data la partecipazione del tutto volontaria, non è possibile valutare in modo rigoroso (individuando cioè la probabilità di errore) l'affidabilità dei risultati. Vi è infatti un rischio non facilmente valutabile che quella che viene chiamata "autoselezione del campione" porti a conclusioni non completamente veritiere: in questo caso, ad esempio, se si assumesse che le persone con una maggiore sensibilità verso le tematiche di sostenibilità ambientale hanno una maggiore propensione a partecipare all'indagine, si rischierebbe di ottenere risultati troppo "ottimistici" rispetto all'effettiva situazione.

Il modal split e la multimodalità

Il termine *modal split* (in italiano ripartizione modale) indica la suddivisione percentuale dei viaggi di uno stesso tipo (in questo caso quelli casa-università e ritorno) in base alle modalità con cui vengono effettuati. A prima vista un concetto molto semplice, che

tuttavia si complica tenendo conto di un fattore che da tempo è caro a chi si impegna per la diffusione della mobilità sostenibile: quello di *multimodalità*.

Banalmente un viaggio multimodale è quello in cui chi si sposta dal punto A fino al punto B lo fa combinando diverse modalità, invece di usarne una sola: ad esempio, parte da casa in bicicletta, raggiunge la stazione ferroviaria più vicina, prende un treno e una volta giunto a Torino raggiunge l'università con un autobus urbano. La multimodalità, in effetti, è un tipo di spostamento che fa decisamente rima con *sostenibilità*: mentre l'auto privata viene tipicamente utilizzata "da porta a porta", in modo unimodale, adottare modalità più sostenibili si scontra spesso con i limiti di distanza copribile (a piedi, in bici o in monopattino elettrico) e/o di vincolo dei punti di partenza ed arrivo (tipici dei trasporti pubblici sia su ferro che su gomma). Ecco allora che la soluzione di viaggio sostenibile è molto più facilmente una soluzione multimodale, che supera i limiti delle singole modalità coinvolte combinandole virtuosamente.

Da queste considerazioni discendono due elementi, uno analitico ed uno operativo: quello analitico è che "leggere" lo split modale di una certa comunità diventa un esercizio molto più complicato che in un mondo in cui esistessero solo spostamenti unimodali. Quello operativo è che per promuovere la transizione verso la mobilità sostenibile è imperativo creare *le migliori condizioni per la multimodalità*: gli HUB intermodali devono facilitare al massimo la comodità dell'interscambio tra mezzi e modi, in particolare tra i più sostenibili. In particolare, la combinazione ferro – pedale è vincente, ma va supportata dal punto di vista della sicurezza dal furto, dei servizi meccanici e commerciali, nella competitività rispetto alla combinazione auto – ferro. A Torino, in particolare, la nuova Stazione di Porta Susa è un triste caso di assenza totale di iniziativa: a quattordici anni dalla sua apertura essa non dispone neanche di un posteggio bici sicuro con accesso controllato e costi di utilizzo calmierati, nonostante la metà degli spazi disponibili all'interno della stazione siano da sempre vuoti e inutilizzati, con beffarde indicazioni "spazio in allestimento". Ciò nonostante sia da tempo chiara l'esistenza di una significativa domanda per servizi del genere, comprovata anche dalla petizione con più di mille firme raccolte da FIAB (Federazione Italiana Ambiente e Bicicletta). Presso l'altra grande stazione torinese, Porta Nuova, tale struttura è stata attivata qualche anno fa nell'ambito della riqualificazione dell'asse ciclabile di Via Nizza, ma con una scelta piuttosto miope di tariffazione relativamente elevata su un servizio del genere, che dovrebbe avere un costo sostanzialmente simbolico.

Se le stazioni ferroviarie sono strutture la cui vocazione intermodale è chiara, è però evidente che non ci si può fermare ad esse - è necessaria una disponibilità diffusa di posti bici anche nel caso delle stazioni di autobus, tram, metro. E dato che non è possibile immaginare una velo-stazione ad ogni fermata, è importante anche una politica di forte contrasto al furto di biciclette.

Uno sguardo ai risultati: la modalità prevalente

Nell'indagine della mobilità 2024 per gli spostamenti casa-università è stata rilevata l'intera *catena modale*, cioè nei casi di multimodalità la sequenza ordinata dei modi combinati per arrivare a destinazione. A tale informazione è stata aggiunta anche la modalità *prevalente* in termini di distanza (che ovviamente coincide con l'unica modalità nei casi unimodali). E' quindi possibile compiere un'analisi semplificata e guardare alla ripartizione modale solo da questo punto di vista. Il risultato è riportato in

Tabella 1, dove si sono anche aggregate le modalità di dettaglio¹² raggruppandole in sole 4 macro-categorie.

In linea con quanto prevedibile sono l'uso preponderante del trasporto pubblico da parte degli studenti e, per converso, un ricorso all'auto privata del tutto minoritario. Interessante anche il profilo del personale docente, che sfrutta il trasporto pubblico meno di tutti, ma al tempo stesso adotta forme di mobilità attiva in modo più marcato rispetto sia agli studenti che ai colleghi tecnico-amministrativi. Da notare che questa caratterizzazione "virtuosa" dei docenti non discende dal fatto che questi abitino più vicino alle sedi universitarie: sul campione la distanza media casa-università è leggermente inferiore per gli studenti (16,2 km.) che per i docenti (17,7 km.).

Tabella 1. Ripartizione modale (solo modalità prevalente) per ruolo

Macro-modalità	Studenti	Docenti	Personale TA	Totale
Mezzi motorizzati privati	9,1%	23,3%	27,0%	11,6%
Trasporto pubblico	63,6%	38,2%	43,6%	60,1%
Mobilità attiva/micro-mobilità	23,5%	33,5%	22,6%	24,1%
Sharing/pooling	3,9%	5,0%	6,8%	4,2%

Fonte: Elaborazione su Indagine Mobilità 2024, Università di Torino.

Infine, le forme di condivisione dei mezzi (sharing) o addirittura dei viaggi (pooling) hanno una rilevanza limitata, con percentuali la cui lettura deve essere attenta alle sue diversificate componenti: da una parte le forme di sharing urbane, prevalentemente riferite alla micromobilità (e-bike e monopattini), dall'altra la condivisione dell'auto tra familiari e colleghi. Per meglio comprendere la situazione è certamente utile anche uno sguardo ai comportamenti classificati per distanza da casa, come in Figura 1.

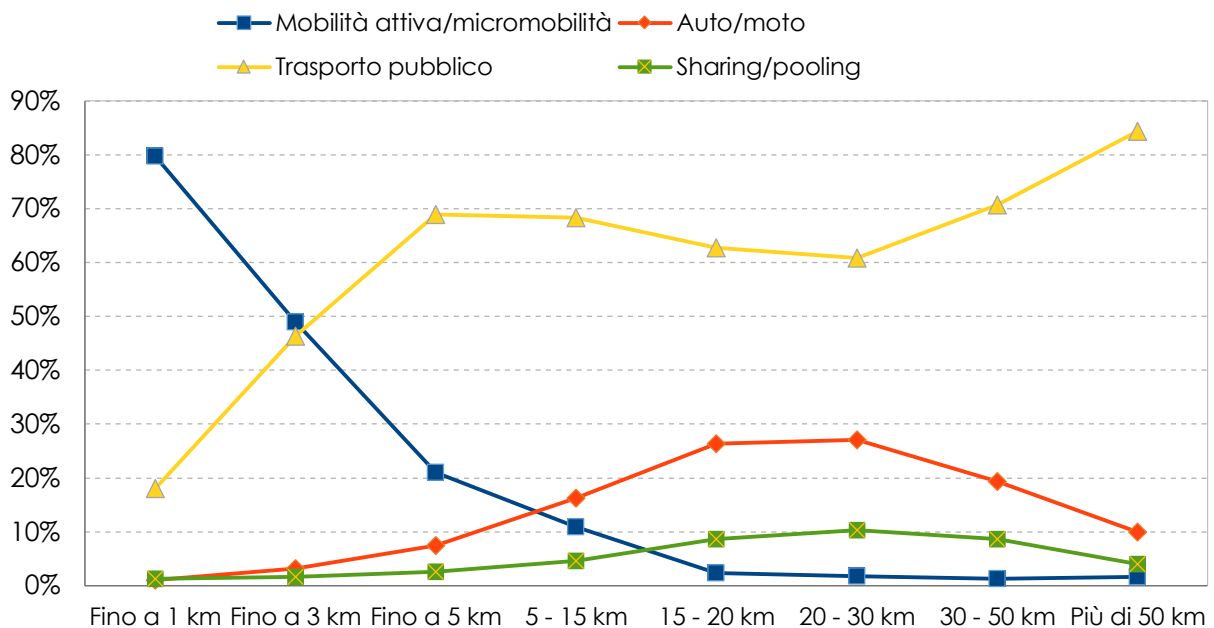
Ne emerge che le modalità di sharing/pooling sono assolutamente minoritarie sulle distanze brevi, acquisendo una qualche rilevanza solo sulle distanze medio-elevate: si tratta quindi prevalentemente di viaggi in condivisione quando la distanza è tale da motivare la ricerca anche di un risparmio economico. Viaggi che sono gestibili in modo organizzato tra colleghi e studenti solo presso la sede di Orbassano (Ospedale s. Luigi) dove l'Ateneo ha attivato un servizio specifico di Car pooling, data la scarsità di offerta del trasporto pubblico; in tale contesto il *car pooling* gestisce il 16% degli spostamenti. Negli altri casi è con ogni probabilità prevalente lo spostamento insieme verso la città di Torino da parte di familiari. Va naturalmente ricordato che stiamo ragionando sulle modalità prevalenti, tuttavia lo sharing resta una componente assolutamente minoritaria del pendolarismo universitario anche nei casi di multimodalità. Le ragioni risiedono in gran parte nel fattore economico: come evidenziato in una specifica ricerca condotta in ateneo (Scagni, Maggiolini, 2023) la comunità di UNITO mostra un certo interesse per i servizi di micromobilità sharing, ma li prenderebbe in considerazione solo con tariffe inferiori di almeno il 20-25% rispetto a quelle attuali.

Rispetto alle altre macro-modalità di viaggio, la Figura 1 mostra come sulle distanze minime, entro un chilometro, quasi tutti vadano a piedi o in bici (80%); sulle brevi

¹² Il questionario distingueva le seguenti modalità di dettaglio: A piedi (almeno 10 minuti), Auto (con altri, conducente), Auto (con altri, passeggero), Auto (da solo), Autobus inter- o extraurbano, Autobus urbano, Bicicletta (anche pieghevole), Bicicletta in sharing, Car sharing, E-bike, E-bike in sharing, Metro, Monopattino elettrico, Monopattino elettrico in sharing, Moto/ciclomotore, Tram, Treno.

distanze (fino a 3 km.) si assiste ad uno swap tra mobilità attiva e TPL, ora paritarie, mentre l'auto (per fortuna) rimane del tutto secondaria. Oltre tale soglia la crescita del trasporto pubblico rimpiazza in gran parte la molto minore adozione di forme attive di mobilità, ma l'auto inizia ad avere un ruolo (7,5% fino a 5 km.), che più oltre cresce fino ai 30 chilometri. Per distanze ancora maggiori il treno prevale facendo calare la quota di uso auto. E ovviamente la mobilità attiva scompare dalla scena oltre i 15 km.

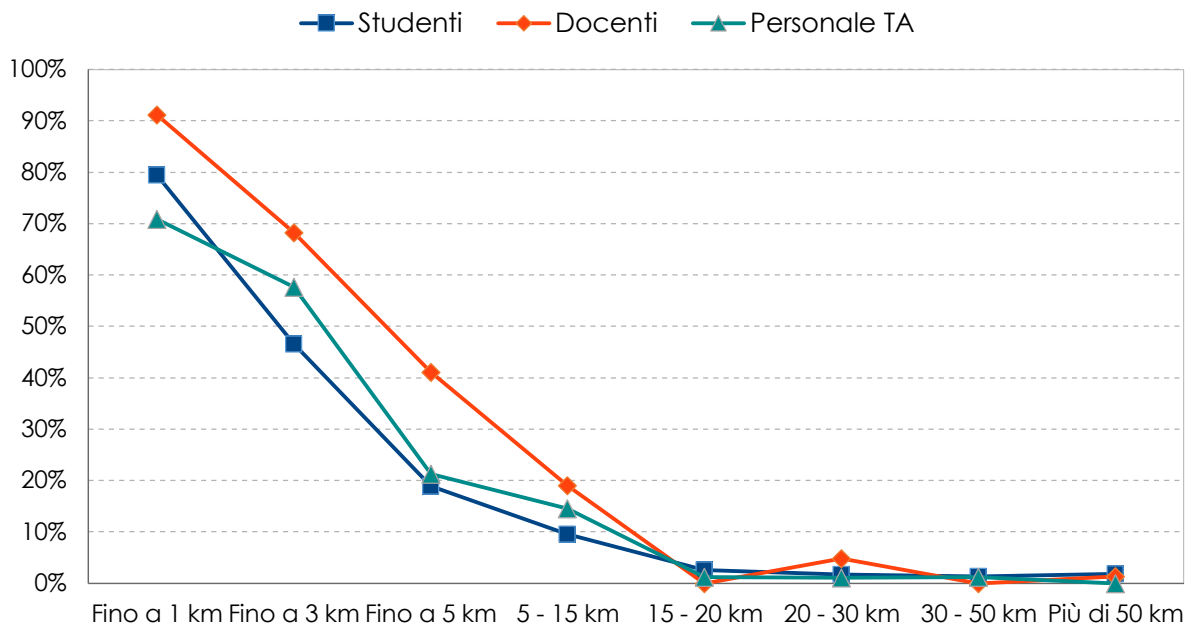
Figura 1. Ripartizione modale (solo modalità prevalente) per distanza da casa



Per approfondire ancora la sorprendente leadership nell'uso della mobilità attiva dei docenti, possiamo provare a confrontare le relative quote per ruolo e distanza da casa, come proposto in Figura 2. Si vede immediatamente che i docenti si mantengono su quote più elevate per qualsiasi fascia di distanza entro i 15 chilometri¹³.

¹³ Non si tratta peraltro di una novità; tale scarto era emerso anche nelle indagini 2016 e 2020.

Figura 2. Quota di mobilità attiva/micromobilità (solo modalità prevalente) per distanza da casa e ruolo



Uno sguardo ai risultati: le catene modali

Abbiamo già chiarito come tenere conto della multimodalità sia indispensabile per avere un quadro esaustivo dei comportamenti studiati: e non si tratta di prestare attenzione ad una piccola minoranza, dato che negli spostamenti casa-università i casi multimodali sono circa la metà, come evidenzia la Tabella 2. Come prevedibile, sono in particolare molti diffusi tra gli studenti, utilizzatori precipui del trasporto pubblico.

Ora possiamo avere una panoramica complessiva della rilevanza della mobilità attiva/micromobilità, tenendo conto di tutti gli utilizzi. Basta infatti uno sguardo alla tabella 3.

Tabella 2. Numero di tratte nel viaggio casa-università per ruolo

Numero di tratte	Studenti	Docenti	Personale TA	Totale
una	49,8%	62,8%	56,7%	51,3%
Due	29,5%	20,8%	29,0%	28,8%
Tre	16,0%	12,3%	12,1%	15,4%
Quattro	4,1%	3,3%	1,9%	3,8%
Più di quattro	0,7%	0,7%	0,3%	0,7%

Fonte: Elaborazione su Indagine Mobilità 2024, Università di Torino.

La pedonalità come si vede è molto più utilizzata come accessoria a spostamenti con altre modalità, come si vede dalla differenza tra la percentuale complessiva e quella unimodale (21,9%) Opposto risulta il dato relativo alla bicicletta, più basso come combinazioni multimodali (solo 2,4%). L'utilizzo prevalente sembrerebbe quindi unimodale, per i trasbordi di chi abita direttamente in centro città, mentre la combinazione multimodale è probabilmente svantaggiata significativamente dal

rischio di furto, problema molto rilevante nello specifico caso della ciclabilità. Infine, le forme di sharing mobility sono poco utilizzate in termini di modalità unica o prevalente, e le cose cambiano poco anche nelle combinazioni multimodali, ad esempio come modalità per coprire il *last mile*. Il monopattino elettrico personale (non in sharing) ha acquisito una certa rilevanza, ma è ancora ben lungi dal competere con la bicicletta; ancor più questo vale per la bici a pedalata assistita (i cui costi sono però certamente un freno per la componente studentesca, maggioritaria nella comunità universitaria).

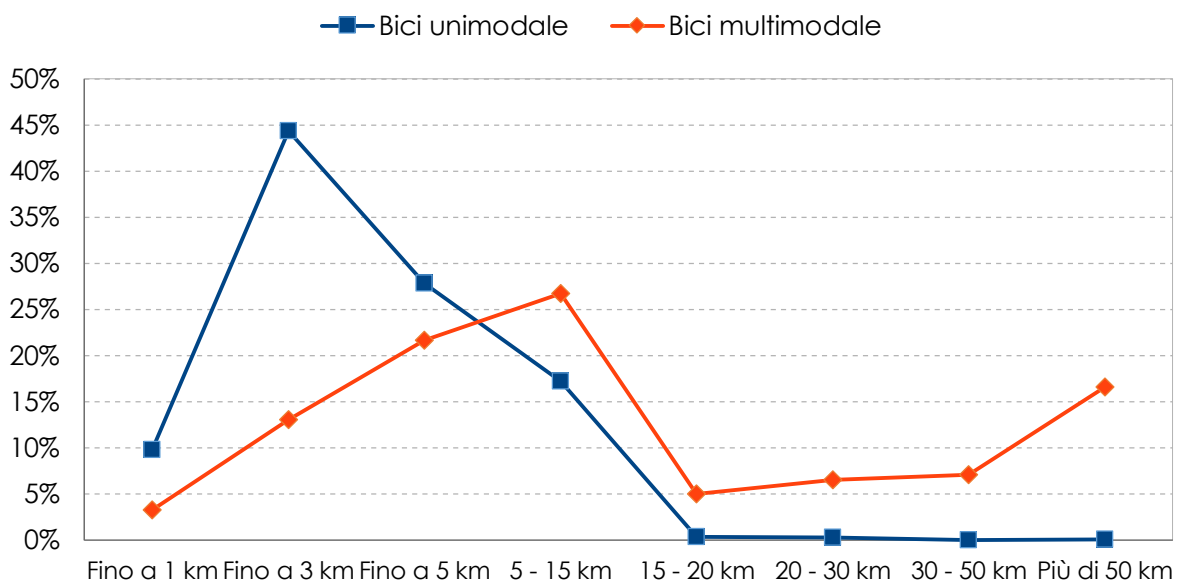
Tabella 3. Quote di utilizzo della mobilità attiva/micromobilità (unimodali vs. multimodali)

Tipo di impiego	Tutti	Solo unimodali
A piedi (almeno 10 minuti)	34,9%	13,0%
Bicicletta (anche pieghevole)	10,0%	7,6%
E-bike	0,2%	0,1%
Bicicletta in sharing	0,1%	0,0%
E-bike in sharing	0,1%	0,0%
Monopattino elettrico	0,5%	0,2%
Monopattino elettrico in sharing	0,1%	0,1%
Totale	100,0%	100,0%

Fonte: Elaborazione su Indagine Mobilità 2024, Università di Torino.

Per meglio leggere la ciclabilità, la Figura 3 ci aiuta a capire come cambia la proporzione bici unimodale/multimodale in base alla distanza da casa.

Figura 3. Uso della bicicletta uni- e multimodale per distanza da casa



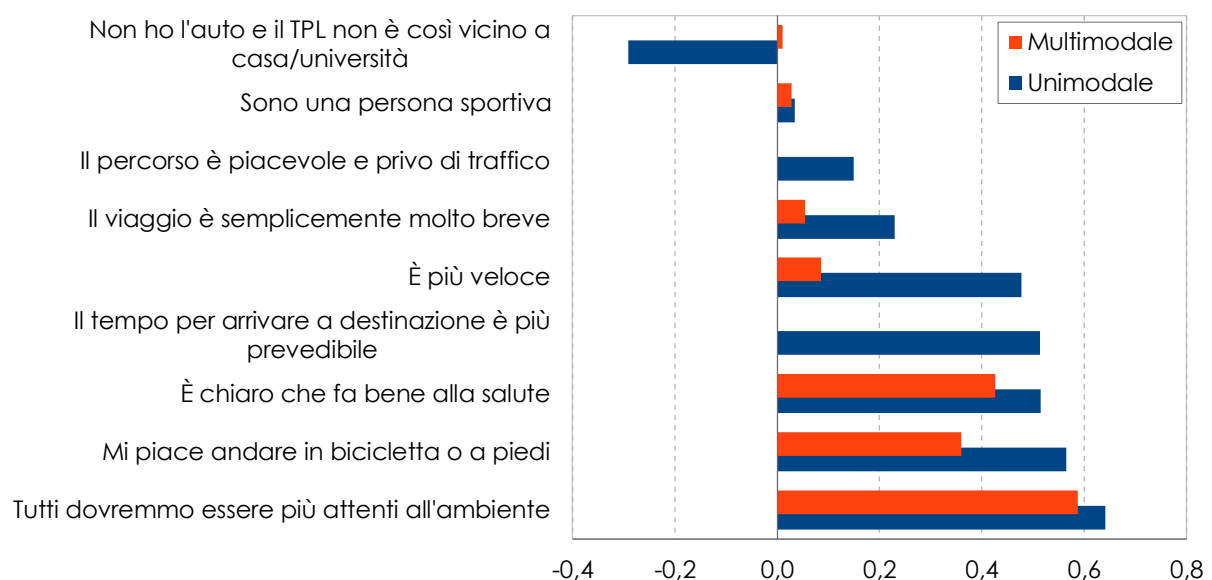
L'uso della bici unimodale è chiaramente limitato alle distanze non superiori a 15 chilometri, con il picco su quelle tra 1 e 3 chilometri; quello multimodale, pur presente anche sulle distanze medio-brevi, prevale sulla distanza tra 5 e 15 chilometri, e si mantiene significativo anche su tutte le fasce di maggior lunghezza.

Uno sguardo ai risultati: perché uso (o userei) la bicicletta

Descritto così brevemente il quadro dei comportamenti oggettivi di mobilità che la comunità di UNITO adotta oggi, concludiamo con uno sguardo più soggettivo a motivazioni e propensioni, cercando di evidenziare cosa spinge chi oggi pedala verso l'università a farlo, cosa demotiva chi *non* cammina o pedala, e cosa *potrebbe* spingere questi ultimi a "cambiare stile" e adottare tale modalità.

Le motivazioni che suggeriscono le persone che attualmente utilizzano la mobilità ciclo-pedonale sono state rilevate su una scala di importanza a quattro livelli, da "per niente importante" a "molto importante". Le valutazioni sono state convertite in un indice numerico di importanza tra -1 e +1; tali estremi si raggiungerebbero solo nel caso di assoluta unanimità su una delle due valutazioni citate; in generale valori positivi evidenziano elementi ritenuti rilevanti dalla maggioranza, e viceversa per valori negativi. La Figura 1 riporta contemporaneamente sia le valutazioni di chi effettua l'intero tragitto a piedi o in bici¹⁴, che quelle di chi combina tali modalità con altre; come sottolineato si tratta infatti di due modalità che spesso costituiscono una componente secondaria in termini di distanza coperta in viaggi più lunghi.

Figura 4. Motivazioni per l'uso della mobilità attiva sul percorso casa-università



Nei casi di unimodalità le motivazioni prevalenti sono quelle slegate dai fattori logistico-organizzativi: la sensibilità alle tematiche dell'ambiente prima di tutto, la semplice piacevolezza dello spostarsi in pedalando o passeggiando, unitamente alla consapevolezza della salubrità della mobilità attiva. Interessante notare l'importanza anche della motivazione legata alla velocità, che suggerisce tempi di spostamento in ambito urbano con auto propria evidentemente fortemente rallentati dal traffico, in particolare se riferiti a distanze brevi.

Da notare anche alcune differenze tra le motivazioni tra l'uso unimodale e quello multimodale: in questo secondo caso il "piacere di pedalare o passeggiare" è meno rilevante, dato che più spesso l'uso di tali modalità è finalistico, legato alla necessità di raggiungere nodi di trasporto pubblico; anche il fattore velocità in tali casi perde molta

¹⁴ Si noti che in questi casi la distinzione tra unimodalità e casi di "modalità prevalente" in pratica non sussiste: se a piedi o in bici è la modalità prevalente (in termini di distanza) a parte casi eccezionali sarà anche l'unica utilizzata.

della sua rilevanza.

Risalta, infine, il fatto che la motivazione in assoluto meno rilevante sia quella dell'indisponibilità di un'auto: in altri termini, chi va a piedi o in bici non lo fa perché "non può permettersi" l'uso dell'automobile. Prevedibilmente, tuttavia, il punto di vista è in parte disomogeneo tra studenti e personale: tra i primi, la quota che ritiene questo motivo (abbastanza o molto) importante è una maggioranza (56%), mentre scende di venti punti per il personale T.A. (36%) e ulteriormente al 29% per la docenza.

Capovolgiamo ora il punto di vista, andando prima a scoprire le ragioni di chi non usa la mobilità attiva, e infine quali iniziative, incentivazioni o altre politiche potrebbero fargli cambiare idea. Ci concentriamo, inoltre, su chi deve coprire distanze medio-brevi, e potrebbe quindi anche adottare forme di mobilità attiva unimodali. Anche in questo caso ci facciamo aiutare da apposite tabelle e figure, per avere un rapido colpo d'occhio sulle risposte ottenute. Inoltre torniamo a distinguere i rispondenti per ruolo, dato che per diverse voci le differenze sono significative.

Tabella 4. Ragioni del non utilizzo della mobilità attiva per ruolo (quote che le indicano)

Motivi	Studenti	Docenti	Personale T.A.
Il viaggio con i mezzi pubblici è veloce ed economico	67,4%	47,8%	38,1%
Richiederebbe troppo tempo	54,0%	46,3%	45,5%
Sarebbe troppo lungo/stancante	53,5%	41,5%	41,8%
Penso che viaggiare con l'auto sia più comodo	40,6%	39,3%	49,7%
Camminare/pedalare mi fa sudare!	37,0%	39,7%	32,3%
Sarebbe sgradevole/troppo pericoloso a causa della microcriminalità lungo la strada	33,6%	14,8%	18,0%
Un monopattino elettrico è più veloce e meno faticoso!	18,1%	11,9%	17,5%
Penso che viaggiare con l'auto sia più divertente	10,6%	8,1%	10,1%
Non sono in grado o mi è stato sconsigliato di camminare/andare in bicicletta a causa delle mie condizioni fisiche	9,4%	7,4%	11,6%
Devo portare in giro altre persone mentre faccio il pendolare	4,7%	22,2%	17,5%

Fonte: Elaborazione su Indagine Mobilità 2024, Università di Torino.

La Tabella 4 è il "barometro" delle difficoltà percepite come bloccanti in tal senso. E' chiara la percezione del vantaggio comparativo del trasporto pubblico, segnalato da due terzi degli studenti, ma meno rilevante per il personale. Solo di poco inferiore l'importanza dei fattori di tipo funzionale: tempo e sforzo necessari sono considerati eccessivi da metà degli studenti e una quota di poco inferiore di personale. Anche la rilevanza della "comodità del viaggiare in auto" conferma tale percezione (in particolare per il personale, che lo segnala con 10 punti percentuali più di studenti e docenti), così come l'aspetto correlato allo sforzo fisico del "sudare".

Relativamente ad altre motivazioni, è interessante la quota di studenti che temono la microcriminalità (quasi 34%, il doppio rispetto al personale). Attenzione però: il campione è di genere femminile quasi al 70%, e la sensibilità al problema è come prevedibile più forte (37% per le donne contro 19% degli uomini).

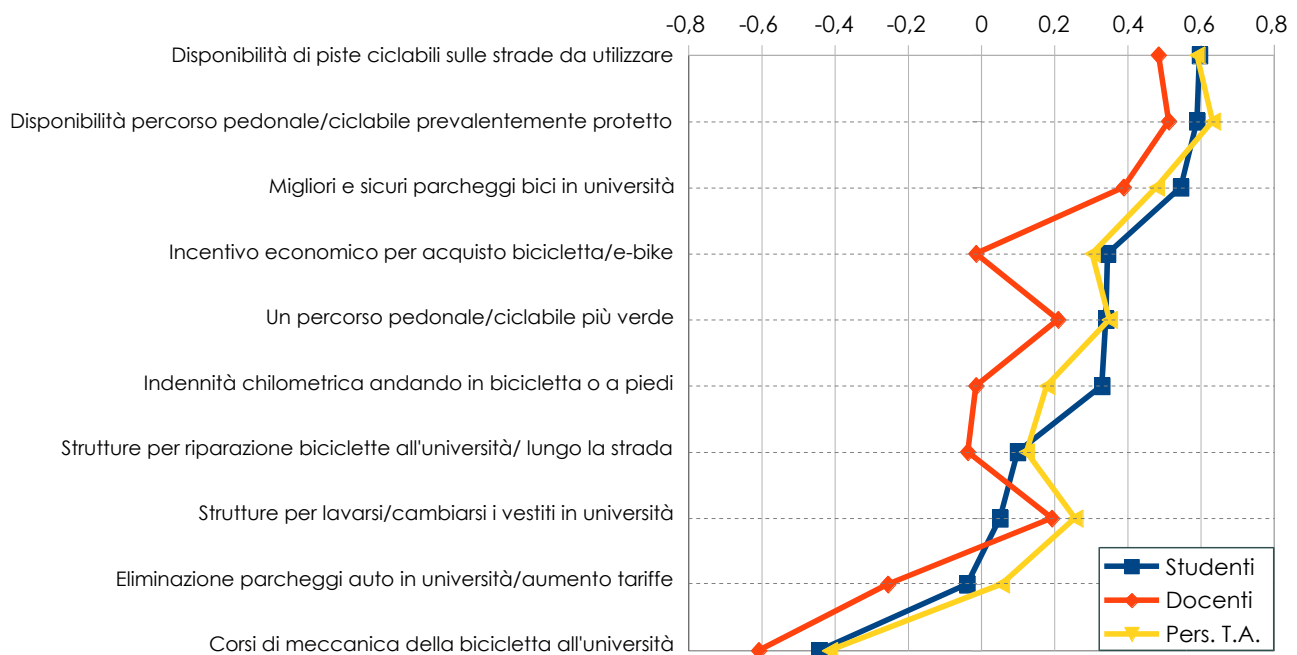
Infine, da segnalare l'ovvio macroscopico divario a sfavore del personale relativamente alla necessità di svolgere compiti di accompagnamento di familiari verso altre destinazioni in concomitanza con il proprio spostamento casa-università

(intorno al 20% laddove è solo il 5% tra gli studenti).

Concludiamo con quella che, alla fine, è la più diretta indicazione di quali progettualità sarebbero potenzialmente in grado di modificare le cose in senso positivo. Anche qui le indicazioni sono in termini di importanza di ogni fattore proposto, sulla scala da -1 (per niente importante) a +1 (molto importante). Cosa racconta allora in tal senso la Figura 5?

La scala di importanza collettiva appare abbastanza simile tra i diversi gruppi, ma con alcune interessanti eccezioni. I valori medi dell'indice confermano l'importanza della qualità dei percorsi e del basso rischio di incidentalità nella mobilità ciclistica, sia in termini di piste ciclabili che di percorsi misti ma pensati per migliorare la sicurezza del ciclista. Immediatamente a ridosso troviamo l'altro fattore sicurezza, quella dal furto della bici, ben nota piaga purtroppo diffusa nelle città Italiane. Assodata l'unanimità di valutazione su tali aspetti per tutte le categorie, alcune differenze emergono invece per i fattori di natura economica, come eventuali bonus per l'acquisto dei velocipedi e l'incentivazione chilometrica con un piccolo contributo in base alla distanza percorsa da chi si sposta in bici¹⁵ (meno apprezzate dai docenti rispetto a studenti e personale T.A.).

Figura 5. Motivazioni per l'uso della mobilità attiva sul percorso casa-università



Analoga valutazione dei fattori incentivanti è stata svolta separatamente sulla mobilità attiva come modalità *first* o *last mile* nell'ambito di percorsi più lunghi. La scala di valori appare sostanzialmente simile a quella rilevata per i viaggi brevi unimodali, seppur con una generalizzata minore importanza di tutti i fattori, mediamente inferiori di 0,2 sulla scala (-1;+1).

¹⁵ UNITO sta svolgendo proprio nell'estate 2025 un'ampia sperimentazione di incentivo di questo tipo.

Conclusioni

Negli ultimi dieci anni, l'Ateneo torinese ha avviato ed implementato una politica complessiva di attenzione e iniziativa sull'impatto ambientale degli spostamenti pendolari della sua grande comunità. Anticipando l'approccio più recentemente sistematizzato dai *Piani Spostamenti Casa-Lavoro*, lo sforzo è partito dalla creazione di una base conoscitiva dettagliata sulle scelte di mobilità dei suoi membri, oggi forte di tre rilevazioni generali a distanze regolari nel tempo (2016-2020-2024). Rilevazioni che hanno raccolto informazioni anche sulle valutazioni soggettive relative all'esperienza di mobilità, nonché sulle azioni sia software (incentivazioni, azioni di sensibilizzazione), sia hardware (infrastrutture viabilistiche) che avrebbero buone prospettive potenziali di incrementare l'adozione di forme sostenibili di mobilità.

Acquisita e aggiornata tale consapevolezza della situazione sul campo, con una collaborazione trasversale tra il Green Office, il Mobility Manager e diversi altri uffici dell'amministrazione un significativo insieme di iniziative e politiche sono state implementate con l'obiettivo di un ulteriore miglioramento del relativo *modal split*.

Ovviamente non è stato possibile approfondire - in realtà nemmeno accennare - a tutti gli aspetti di tale strategia complessiva in questa sede; il focus si è limitato ad un rapido sguardo alle indicazioni scaturite dalla più recente indagine 2024. La fotografia ottenuta appare relativamente positiva se confrontata con altri contesti e collettività, con un uso dell'auto privata piuttosto limitato, e tra le forme di mobilità più sostenibile un forte ricorso al trasporto pubblico e un buon share di mobilità ciclabile, peraltro in crescita nel tempo. Sono emerse chiaramente anche criticità o comunque elementi di sorpresa o perplessità rispetto ai comportamenti osservati: per esempio, il maggior uso della bicicletta da parte dei docenti rispetto agli studenti; lo scarso ricorso al trasporto pubblico di questa componente: si potrebbe dire che i docenti viaggiano in bici o in auto, ma con un rilevante grado di individualismo, non amano le soluzioni collettive.

Opportuno ricordare comunque che molti aspetti della mobilità universitaria non sono stati considerati qui, o addirittura sono ancora da esplorare in generale: tra i primi, grande importanza ha la dispersione delle sedi di Unito su tutta la città metropolitana, che implica macroscopiche differenze infrastrutturali e di distanze: si affiancano poli in pieno centro storico (come i dipartimenti umanistici collocati a Palazzo Nuovo) con altri, totalmente periferici, in contesti urbanistici all'estremo opposto come la scuola di Medicina di Orbassano.

Tra quelli che sono ancora in larga misura da esplorare in generale, va ricordata tutta la mobilità che il personale di UNITO mette in atto *per lavoro*, tra le sue sedi o in missioni presso altri atenei o aziende, istituzioni ecc. Su questa "altra faccia della luna", dopo una veloce ricognizione nella prima indagine 2016, non si sono svolte ulteriori rilevazioni, anche per non appesantire i questionari, e anche dal punto di vista delle politiche c'è ancora molto da fare.

Bibliografia

Andrea Scagni, Micol Maggiolini, 2023, *Data-based understanding and optimization of sustainability of university mobility: two case studies*, IOP Conf. Ser.: Earth Environ. Sci. 1194 012009, DOI 10.1088/1755-1315/1194/1/012009

Andrea Scagni, Micol Maggiolini, 2025, *Piano Spostamenti Casa-Lavoro dell'Università degli Studi di Torino*,

Andrea Scagni, Micol Maggiolini, Eleonora Perotto, 2019, *La bicicletta, un'opportunità modale in crescita*, in "Università e governance della mobilità sostenibile", Franco Angeli, Milano, ISBN 9788891788115, 170-212

Link

PSCL 2025 di Unito <https://www.green.unito.it/it/PSCL-UniTo-2025>

Parole chiave: mobilità, università di Torino, Mobility Manager, bicicletta

Raccontare il cambiamento

di M. Cristina Caimotto (Università di Torino)

Introduzione

Se il 1900 è stato il secolo dell'auto, il secolo in cui viviamo è quello in cui smetteremo di usare l'auto privata nel modo in cui ci è familiare. Crisi climatica, innovazioni tecnologiche, cambiamenti negli stili di vita e organizzazione del lavoro sono tutti elementi che insieme spingono verso la dismissione di un sistema di spostamento del tutto inefficiente, gravemente dannoso e sempre meno sostenibile economicamente.

Eppure, nonostante la mole di dati che dimostra la necessità e i vantaggi di far aumentare la mobilità attiva per ridurre le morti causate da collisioni, inquinamento atmosferico e sedentarietà, le politiche per promuovere la ciclabilità sono un argomento profondamente divisivo. Poiché chi governa, a qualsiasi livello e da qualsiasi posizione politica, ha bisogno di consenso per riuscire a implementare politiche efficaci è necessario capire le radici profonde e complesse dell'ostilità diffusa verso la mobilità in bici per poter accompagnare in modo efficace il cambiamento. Questo articolo mette ordine tra le tante narrazioni, costruttive, distruttive e ambivalenti che ruotano intorno alla ciclabilità attraverso gli strumenti dell'ecolinguistica.

Di cosa parliamo quando parliamo di ciclabilità

Partiamo da un veloce riassunto dei motivi che dovrebbero spingere gli amministratori a ogni livello a promuovere la ciclabilità. Possiamo raccogliere quasi tutti gli argomenti in un insieme orientato al miglioramento e alla salvaguardia della vita e della sua qualità. Per primo viene l'argomento della salute, usare la bici come mezzo di trasporto per gli spostamenti quotidiani entro 5-8 chilometri rappresenta una pratica soluzione per raggiungere i 150-300 minuti settimanali di attività fisica moderata raccomandati dall'OMS. Distanza che può facilmente aumentare se la pedalata è assistita.

Un aumento delle persone che scelgono la bicicletta per spostarsi si traduce in una riduzione dell'inquinamento atmosferico e una riduzione delle collisioni stradali, sia perché i veicoli principalmente responsabili di investimenti letali sono le autovetture, sia per l'effetto noto come *safety in numbers*, che dimostra come, oltre una soglia critica, l'aumento delle persone a piedi e in bici ha un effetto calmierante sulle velocità tenuta da chi è in auto e permette il miglioramento della visibilità.

Scegliere la bicicletta ha inoltre ricadute positive sui tempi di spostamento, perché elimina la necessità di cercare parcheggio, e ovviamente sul risparmio economico. Se ci spostiamo sulle infrastrutture più rivolte allo svago, il cicloturismo ha dimostrato in più occasioni di poter attrarre investimenti in luoghi remoti e destagionalizzare la domanda di ospitalità, con il vantaggio di un tipo di turismo rispettoso dei luoghi e attratto da un'offerta variegata, culturale, ambientale, enogastronomica.

Di fronte a questa introduzione, sembrerebbe la proposta più facile da tradurre in politica per qualsiasi amministratore ma, ovviamente, chi ha esperienza di politica o attivismo sa quanta ostilità deve superare ogni metro di percorso ciclabile progettato. La prima barriera di cui tenere conto ha a che fare con la semiotica, una narrazione visiva e fisica prima ancora di essere linguistica. Si tratta della ripartizione dello spazio pubblico, riassumibile con l'adagio "le strade sono per le auto". In realtà le strade sono diventate "delle auto" nella percezione dominante attraverso un processo di graduale

appropriazione dello spazio attuato a partire dagli Stati Uniti ai tempi del Fordismo e poi in Europa con il piano Marshall e il boom del dopoguerra. L'esempio più ovvio è l'idea di aver diritto di occupare, quasi sempre gratuitamente, lo spazio pubblico con ingombranti oggetti di proprietà privata, una pratica riservata ai possessori di veicoli e vietata, se non a fronte di richieste protocollate di "occupazione dello spazio pubblico", a chi volesse occupare quello spazio con qualsiasi altro oggetto.

Eppure, quando le persone hanno iniziato a vedere la strada, un tempo vero spazio pubblico in cui ci si incontrava, si giocava, si mercanteggiava, ceduta al traffico automobilistico le proteste sono state numerose. Un passaggio di natura semiotica, appunto. Strisce pedonali, righe dipinte, cartelli stradali, semafori, parchi giochi segregati: tutto rivolto alla rimozione delle persone dai percorsi che dovevano fare spazio alle auto private e dire alle altre persone che quello spazio non era più per loro. Si tratta quindi di una discriminazione nei confronti di una parte della popolazione, la parte più povera e meno in grado di acquistare e mantenere i costi di un'auto privata.

Iniziamo così a vedere che una delle narrazioni evocate dalla ciclabilità è legata al classismo. Si tratta tuttavia di una narrazione complessa con varie sfumature, a volte contraddittorie. Se seguiamo l'evoluzione storica in ordine temporale, la bicicletta arriva prima dell'automobile e per alcuni anni è un oggetto costoso riservato a persone benestanti. Presto però l'industrializzazione la rende accessibile a molti mentre si diffonde l'auto privata, certamente più costosa. Quindi si crea il binomio auto per ricchi e bici per poveri, che in certi contesti ritroviamo ancora oggi. A questa narrazione però, in modo quasi paradossale, se ne affianca una moderna, secondo cui l'automobile è il mezzo popolare di cui tutti hanno bisogno e invece spostarsi in bicicletta è un lusso per la "gente che non lavora davvero". E nel contempo oggi in molte città i cosiddetti "rider" rappresentano una delle categorie di lavoratori meno protette e meno pagate.

Succede quindi che l'introduzione di nuove piste ciclabili, se non accompagnata da un buon lavoro di preparazione e dialogo con la cittadinanza, viene osteggiata come un effetto di gentrificazione, di creazione di spazi per persone o troppo ricche o troppo povere ma comunque scollate dalla realtà di chi osteggia la nuova ciclabile. A questo punto abbiamo bisogno di andare un po' più in profondità nelle narrazioni dell'automobile e i legami che ha con l'identità personale. Per prima cosa dobbiamo fare caso al modo in cui le pubblicità delle auto non danno praticamente mai informazioni sul prodotto che vendono, ma raccontano una breve storia che ha come protagonista una persona con cui il/la potenziale acquirente di quel modello vorrà identificarsi, sulla base di costose e complesse ricerche di mercato. Queste strategie di marketing non lasciano indifferente nessuno e contribuiscono a un discorso dominante che associa il possesso di un'automobile alla libertà, al successo e all'indipendenza. Strategie, bisogna riconoscerlo, molto riuscite se riescono a convincere le persone a investire, nell'arco della vita, la stessa quantità di denaro che spendono per la casa in cui abitano al fine di possedere alcuni veicoli che perdono valore in tempi relativamente brevi e passano mediamente il 96% del loro ciclo di vita fermi e inutilizzati.

Se nel subconscio associo la mia proprietà privata di un autoveicolo alla mia indipendenza, libertà e successo, percepirò qualsiasi impedimento all'uso dell'auto come un attacco personale contro cui devo lottare. E reagirò ai blocchi del traffico come se fossero divieti di spostamento della mia persona. Una dinamica narrativa che si è vista nella teoria del complotto del "climate lockdown" a Oxford, in Inghilterra, dove un piano per ridurre il traffico automobilistico comunicato male ha portato alcune persone a teorizzare che il lockdown del covid fosse un esperimento temporaneo applicato grazie all'invenzione del virus per poi applicare un lockdown permanente e un controllo totale attraverso l'invenzione del cambiamento climatico e della "tirannia verde". La teoria del complotto è un punto estremo di una tendenza più moderata, ma

molto più diffusa, che sovrappone il diritto alla libertà di movimento e il diritto alla libertà di movimento in auto come se fossero la stessa cosa.

Chi amministra un territorio e vuole modificare la mobilità deve tenere a mente queste narrazioni e costruirne di nuove, strutturando un nuovo messaggio intorno a temi universali. Narrazioni da costruire insieme alla cittadinanza, con un lavoro dal basso che associa la nuova mobilità a valori condivisi da tutte e tutti. È importante non attivare i valori già profondamente associati all'automobile, come libertà e indipendenza, ma attivare altri valori già esistenti e associarli alla mobilità attiva. Nel farlo è indispensabile ascoltare le necessità della cittadinanza e garantire alternative. Un esempio per tutti: se abito a 40 km dal posto di lavoro perché non ho i mezzi economici per cambiare questa situazione, il trasporto pubblico è inaffidabile e il mio unico modo per raggiungere la mia fonte di reddito è l'auto privata, percepirò ogni narrazione pro mobilità attiva come una provocazione classista e un'imposizione radical chic. L'unico modo per rendere interessante e funzionale la mobilità attiva è garantire un'ottima intermodalità; quindi, il mio viaggio di 40km deve essere percorribile comodamente con un mezzo pubblico con bici al seguito o con buoni servizi di sharing nei punti di partenza e arrivo e in entrambi i casi con la possibilità di percorrere in sicurezza in bicicletta o a piedi la distanza da e verso la stazione o fermata. Se manca l'intermodalità, qualsiasi ottima narrazione si trasformerà in "solo parole" con un effetto negativo sulla fiducia nelle istituzioni nel lungo periodo.

Il cambiamento però si può fare ed è già stato fatto in molti luoghi. Vale la pena di citare Sadiq Khan, sindaco di Londra che ha ottenuto il terzo mandato nel 2024 dopo una campagna elettorale in cui l'opposizione ha puntato molto contro la ULEZ (Ultra Low Emission Zone) da lui istituita, l'equivalente della ZTL italiana. Nel suo libro *Respirare* argomenta in modo convincente che il livello di potere politico che può avere la maggiore efficacia nel contrasto alla crisi climatica è quello dei sindaci, in grado di rispondere a livello locale con politiche adatte al territorio. La mobilità è il tema che può dare i risultati più efficaci e immediati. È importante tenere conto delle paure, del tutto razionali, scatenate dalle informazioni sulla crisi climatica. Ed è importante non usare i dati per convincere le persone. I dati sono fondamentali, servono a capire perché una politica va attuata e, dopo, a capire se è stata efficace. Ma non fanno cambiare idea, non toccano le parti emotive che spingono cittadini e cittadine a scegliere cosa votare, ad attivarsi e impegnarsi per la comunità.

Conclusioni

Promuovere la ciclabilità non significa solo costruire piste ciclabili, ma riscrivere a livello sistemico l'immaginario collettivo dello spazio pubblico e del modo in cui ci muoviamo. È un processo che richiede ascolto, visione politica e competenza comunicativa. Serve costruire narrazioni capaci di parlare alle emozioni e ai valori delle persone, non solo alla loro razionalità, costruendo narrazioni nuove che non ricalchino quelle già associate all'auto. Se promuovo la bici perché è veloce, mi dà libertà e mi fa risparmiare, anche se è tutto vero, sto evocando narrazioni già usate da chi vende automobili, e quindi sto contribuendo a rafforzare quella narrazione. Se sposto l'attenzione su altri valori universali, declinandoli a seconda del pubblico a cui mi rivolgo e lavorando molto sul coinvolgimento della cittadinanza nella progettazione, le probabilità di successo aumentano molto. Il cambiamento è possibile, e in molti casi è già in atto. Accompagnarlo con le parole giuste può fare la differenza tra una politica osteggiata e una trasformazione condivisa.

Bibliografia

Caimotto, M. Cristina (2020) *Discourses of cycling, road users and sustainability. An ecolinguistic investigation*. Springer International Publishing, Cham.
<https://doi.org/10.1007/978-3-030-44026-8>

Khan, Sadiq (2023) *Respirare. Fermiamo insieme l'emergenza climatica*. Trad. Marianna Grimaldi, Egea, Milano.

Verkade Thalia and Marco te Broemmelstroet (2022) *Movement: how to take back our streets and transform our lives*. Trans. Fiona Graham, Scribe Publications, London.

Parole chiave: ecolinguistica, ciclabilità, narrazioni, immaginario collettivo, intermodalità, semiotica dello spazio pubblico.

politichepiemonte

Redatto in **IRES Piemonte** - Via Nizza, 18 - 10125 Torino

Comitato di Redazione.

AVATO Maria Teresa

BARELLA Davide

BARGERIO Cristina

DONDONA Carlo Alberto

NANNI Carla

NEPOTE Daniela

SCIULLO Alessandro

FERLAINO Fiorenzo

22 luglio 2025

codice ISSN 2279-5030

