



LO SVILUPPO DELLA MOBILITÀ LENTA NEL TERRITORIO DELLA PROVINCIA DI COMO

Documento di orientamento strategico

Maggio 2022

Studio realizzato nell'ambito del Progetto di cooperazione "Orizzonti Rurali" - "Programma di Sviluppo Rurale 2014 – 2020 della Lombardia, misura 19 "Sostegno allo sviluppo locale LEADER", sottomisura 19.3 "Preparazione e attuazione delle attività di cooperazione LEADER", operazione 19.3.01 "Cooperazione interterritoriale e transnazionale"



- 1. Obiettivi e metodologia di lavoro dell'iniziativa**
2. Le opportunità associate allo sviluppo della mobilità lenta e del ciclo-escursionismo
3. Il posizionamento dei territori lariani nel ciclo-escursionismo
4. Gli ambiti d'intervento prioritari per valorizzare la vocazione del Triangolo Lariano e della Valle d'Intelvi come *hub* di itinerari escursionistici e cicloturistici

L'idea alla base dell'iniziativa: sviluppare la mobilità lenta come fattore di attrattività per il territorio lariano



Rendere le aree del Triangolo Lariano e della Valle d'Intelvi una meta di riferimento per itinerari escursionistici e cicloturistici in Lombardia, offrendo a visitatori e famiglie la possibilità di vivere il territorio a 360°

Gli obiettivi dell'iniziativa

- Analizzare gli **scenari strategici** e le **opportunità** associate allo **sviluppo della mobilità lenta** come fattore di sviluppo dell'attrattività turistica
- Elaborare elementi di conoscenza e chiavi interpretative sui **fattori abilitanti** e sulle **azioni prioritarie** per sviluppare il ciclo-escursionismo nei territori del Triangolo Lariano e della Valle d'Intelvi
- Favorire il confronto tra le **Istituzioni** e gli **operatori della mobilità** di riferimento nell'area lariana per fare emergere orientamenti condivisi circa il **punto di partenza** e i **gap** attuali da colmare

Questo percorso si inserisce in continuità con l'analisi svolta sulla *Smart Mobility* nell'ambito del progetto "Orizzonti Rurali"

- L'iniziativa, realizzata nella prima metà del 2021, ha approfondito le condizioni per **sviluppare forme di *Smart Mobility* dall'area metropolitana milanese verso le aree rurali** nelle Province di Pavia, Como e Mantova/Cremona, attraverso il confronto con gli **operatori di mercato** e l'identificazione di ***best practice***
- L'analisi ha permesso di delineare **tre possibili modelli operativi** per ciascuno dei quali sono state identificate le **azioni necessarie** per la loro implementazione e i **fattori critici** di cui tenere conto

I possibili modelli operativi identificati per lo sviluppo della *Smart Mobility* nelle aree rurali lombarde



I 3 GAL lombardi sono andati avanti nelle **attività di verifica e/o di implementazione** delle linee guida elaborate nel corso del progetto sulla *Smart Mobility*

 **GAL RISORSA**
Lomellina



GAL
TERRE DEL PO



The European House
Ambrosetti

Fonte: studio strategico "La *Smart Mobility* a supporto dello sviluppo del turismo rurale nelle zone esterne all'area metropolitana milanese" realizzato da The European House – Ambrosetti per GAL Risorsa Lomellina, Lago di Como GAL e GAL Terre del Po, 2021

I pilastri metodologici e le attività dell'iniziativa

Tavolo di confronto *multistakeholder*

Vertici di
Lago di Como GAL

Rappresentanti delle Istituzioni
e del sistema della mobilità locale

Gruppo di Lavoro
The European House - Ambrosetti

Azioni di
follow-up
individuali con gli
stakeholder del
territorio

**Scenario di
riferimento della
domanda e offerta di
mobilità lenta**, con
particolare attenzione
al segmento del
cicloturismo

Valutazione dei
fattori abilitanti in
grado di abilitare
investimenti (pubblici e
privati) nella rete
ciclopedonale lariana

Individuazione di
**casi studio e best
practice** d'interesse a
livello nazionale e
internazionale

Identificazione degli
**ambiti d'intervento
prioritari** per
sostanziare la vocazione
di Triangolo Lariano e
Valle d'Intelvi come *hub*
del ciclo-escursionismo

Documento di orientamento strategico (Rapporto finale)

Presentazione delle analisi e delle proposte dello studio
in occasione dell'**evento "OltreLario"** (21 maggio 2022)

Nel percorso di lavoro sono stati coinvolti i rappresentanti delle Istituzioni e del sistema della mobilità del territorio lariano (1/4)

Si ringraziano per le riflessioni e le indicazioni sullo sviluppo del ciclo-escursionismo nei territori del Triangolo Lariano e della Valle d'Intelvi i seguenti rappresentanti delle **Istituzioni locali** e degli **operatori della mobilità pubblica**:

- **ASF Autolinee:**
 - **Guido Martinelli** (Presidente)
 - **Alberto Toneatto** (Amministratore Delegato)
- **Comune di Bellagio:**
 - **Angelo Barindelli** (Sindaco di Bellagio)
- **Comune di Canzo:**
 - **Giulio Nava** (Sindaco di Canzo)
 - **Maurizio Mariani** (Assessore al Bilancio, Tributi e Patrimonio)
 - **Pierluigi Paredi** (Consigliere delegato con delega ai Lavori Pubblici)

Nel percorso di lavoro sono stati coinvolti i rappresentanti delle Istituzioni e del sistema della mobilità del territorio lariano (2/4)

- **Comune di Centro Valle Intelvi:**
 - **Mario Nava** (Sindaco di Centro Valle Intelvi)
 - **Ettore Puricelli** (Vice Sindaco)
- **Comune di Cernobbio:**
 - **Matteo Monti** (Sindaco di Cernobbio)
 - **Mario Della Torre** (Assessore al Marketing territoriale, Sport e Giovani, Innovazione)
 - **Claudia Taibez** (Responsabile Area Promozione turistica, culturale e sportiva)
 - **Elena Consonni** (Ufficio Promozione turistica, culturale e sportiva)
- **Comune di Como:**
 - **Livia Cioffi** (Assessore a Cultura e Turismo, Grandi eventi, Marketing territoriale, Finanziamenti pubblici e comunitari, Sponsorizzazioni e Relazioni internazionali)
 - **Pierangelo Gervasoni** (Assessore alla Mobilità e Trasporti, Politiche energetiche, *Smart City*, Edilizia pubblica, Reti, Acque e Strade e Manutenzione edilizia comunale)
 - **Loris Molteni** (Posizione Organizzativa Reti, Strade, Acque e Mobilità)

Nel percorso di lavoro sono stati coinvolti i rappresentanti delle Istituzioni e del sistema della mobilità del territorio lariano (3/4)

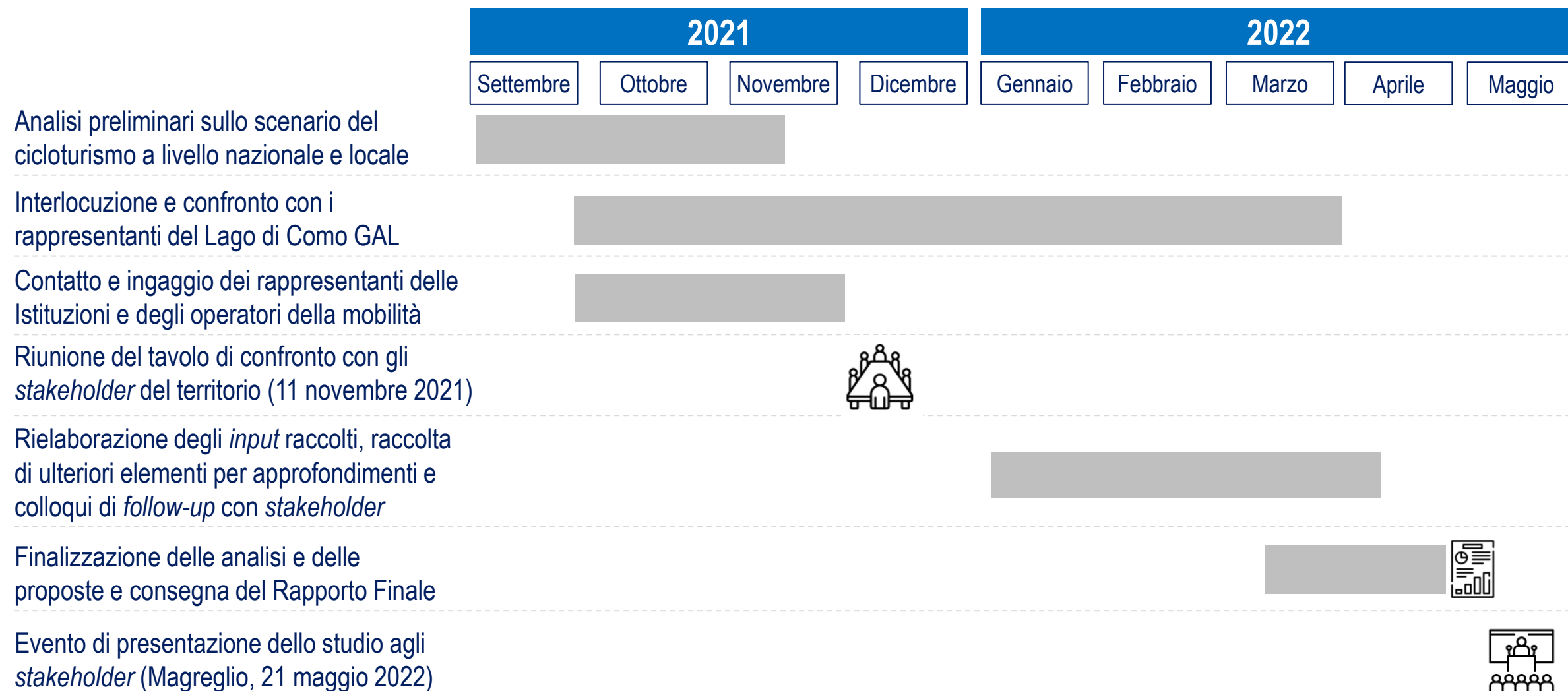
- **Comunità Montana del Triangolo Lariano:**
 - **Danilo Bianchi** (Assessore al Turismo)
 - **Alberto Trabucchi** (Assessore ai Lavori Pubblici e alla Viabilità Minore)
- **Comunità Montana Lario Intelvi:**
 - **Ferruccio Rigola** (Presidente)
- **ERSAF (Ente Regionale per i Servizi all'Agricoltura e alle Foreste) – Regione Lombardia:**
 - **Luca Grimaldi** (Struttura “Sistemi Agroforestali Lombardia Ovest e Montagna” – U.O. "Presidio alle Politiche Attive Forestali e Montane" – sede di Milano)
 - **Alessandro Rapella** (Struttura “Sistemi Agroforestali Lombardia Ovest e Montagna” – U.O. "Presidio alle Politiche Attive Forestali e Montane" – sede di Lecco)
- **Regione Lombardia:**
 - **Aldo Colombo** (Direttore Generale Infrastrutture, Trasporti e Mobilità sostenibile)

Nel percorso di lavoro sono stati coinvolti i rappresentanti delle Istituzioni e del sistema della mobilità del territorio lariano (4/4)

- **Lago di Como GAL:**

- **Daniela Gerosa** (Presidente)
- **Patrizio Musitelli** (Direttore)
- **Sara Federica Sirtori** (già Direttrice)
- **Eleonora Gini** (*Project Manager*, Responsabile delle attività di animazione territoriale)

Il percorso di lavoro dello studio



Indice

1. Obiettivi e metodologia di lavoro dell'iniziativa
- 2. Le opportunità associate allo sviluppo della mobilità lenta e del ciclo-escursionismo**
3. Il posizionamento dei territori lariani nel ciclo-escursionismo
4. Gli ambiti d'intervento prioritari per valorizzare la vocazione del Triangolo Lariano e della Valle d'Intelvi come *hub* di itinerari escursionistici e cicloturistici

Una premessa: cosa intendiamo per "mobilità lenta"

Mobilità ciclabile

In tale ambito si inserisce il **cicloturismo**, inteso come “*visita ed esplorazione dei luoghi a scopo ricreativo, di uno o più giorni, incentrata in modo prevalente e significativo sull’uso della bicicletta per finalità di svago*”



Il cicloturismo appartiene al più ampio segmento delle **vacanze attive e outdoor**, durante le quali muoversi in bicicletta – utilizzata come **mezzo di trasporto, di conoscenza dei territori e parte integrante dell’esperienza** – e praticare più discipline sportive

Mobilità lenta

Comprende le modalità di mobilità a piedi, su due ruote e a rotelle, alternative alle forme convenzionali di mobilità a motore, che si coniugano con uno stile di vita a misura d’uomo, a contatto con l’ambiente e ad impatto-zero



Mobilità a piedi

Rientrano in tale ambito:

- Il **trekking/hiking**, inteso come un viaggio lento ed esperienziale verso destinazioni poco conosciute, nel rispetto dei luoghi visitati e delle culture/tradizioni
- L’**escursionismo**, inteso come camminata effettuata nell’arco di una giornata

Altre forme di mobilità

(es. spostamenti in monopattino, su pattini a rotelle, a cavallo, sugli sci, ecc.)

*A livello globale si sta consolidando un movimento di opinione che riconosce i **vantaggi sistemici** legati al passaggio dalla mobilità basata su fonti fossili e a trazione verso modalità più rispettose dell'**ambiente** e della **dimensione umana***

Un maggior ricorso alla mobilità lenta può generare importanti benefici per l'ambiente, la società e l'economia

I benefici associati alla diffusione della mobilità lenta e alcuni *Facts & Figures* a livello europeo

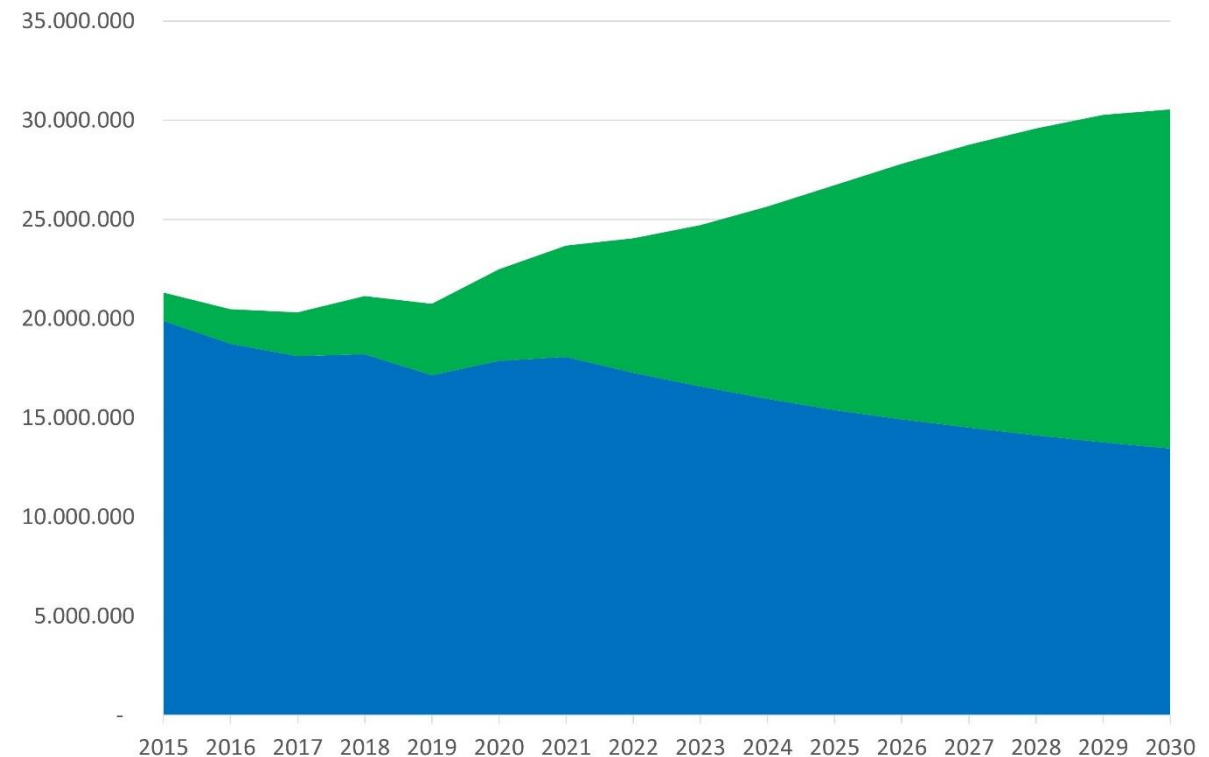
MOBILITÀ LENTA	 Minore impatto sull'ambiente	• -16 mln di tonnellate di CO₂ di emissioni/anno nell'UE27+1 dalla mobilità su due ruote (pari alle emissioni annuali di un Paese come la Croazia) • Risparmio fino a €5,6 mld nell'UE27+1, in funzione del costo sociale delle emissioni di CO₂
	 Contributo al benessere psico-fisico della persona	• Prevenzione di 18.100 morti premature/anno nell'UE27+1 grazie allo svolgimento dell'attività ciclistica, con un beneficio economico di €52 mld €/anno • Minore frequenza di malattie: -29% rischio di Alzheimer e -17% rischio di depressione; -1,3 giorni di malattia per quanti si recano al lavoro in bici; ideale risposta al bisogno di rigenerarsi dopo un periodo prolungato di disagio/stress
	 Sostegno allo sviluppo del turismo e dell'economia	• Valore del mercato ciclistico in Europa pari a €13,2 mld • Vendite di biciclette in Europa cresciute di 20 volte tra 2006 e 2017 (CAGR del ~30%), grazie a una base di >1.000 PMI manifatturiere con 155.000 posti di lavoro • 2,3 miliardi di viaggi cicloturistici all'anno, con un valore economico di €44 mld (dati pre-COVID), pari al 70% dell'intera filiera in Europa
	 Potenziamento della rete infrastrutturale in chiave intermodale	• Risparmio dei costi in Europa per la costruzione e manutenzione delle reti per la mobilità motorizzata pari a €2,9 mld/anno grazie alla mobilità ciclabile • Costo di un miglio di pista ciclabile di alta qualità pari a \$0,25 mln vs. \$600 mln (x240 volte) richiesto per costruire un miglio di autostrada

*L'attenzione (anche degli investitori) si sta orientando verso la mobilità lenta sulla scia dei **cambiamenti del consumatore** e delle **misure di policy** adottate dai Governi su base nazionale e locale*

Perché è importante investire nella mobilità lenta: il settore è in forte crescita nella fase post-pandemica...

- Nel 2020 le vendite di biciclette (convenzionali ed elettriche) nell'UE27+1 sono cresciute del **+40%**, raggiungendo 22 mln di unità vendute e ricavi per €18,3 mld
- Per effetto del cambiamento delle abitudini di cittadini e turisti e delle misure adottate dai Governi a sostegno della ciclomobilità nei contesti urbani ed extra-urbani, si stima **entro il 2030** un incremento delle vendite di biciclette nell'UE27+1 a **>30 mln** (**+47%** vs. 2019):
 - A fronte della progressiva contrazione delle vendite di bici convenzionali, i ricavi da vendite di *e-bike* hanno raggiunto già nel 2020 il valore *record* di €10,6 mld
 - Le vendite delle *e-bike* passeranno da 3,7 a **17 mln di unità** tra 2019 e 2030 (CAGR: **+15%**)

Andamento delle vendite di biciclette nell'UE27+1
(valori assoluti), 2015-2030^e



Legenda: ■ Vendite bici convenzionali ■ Vendite e-bike

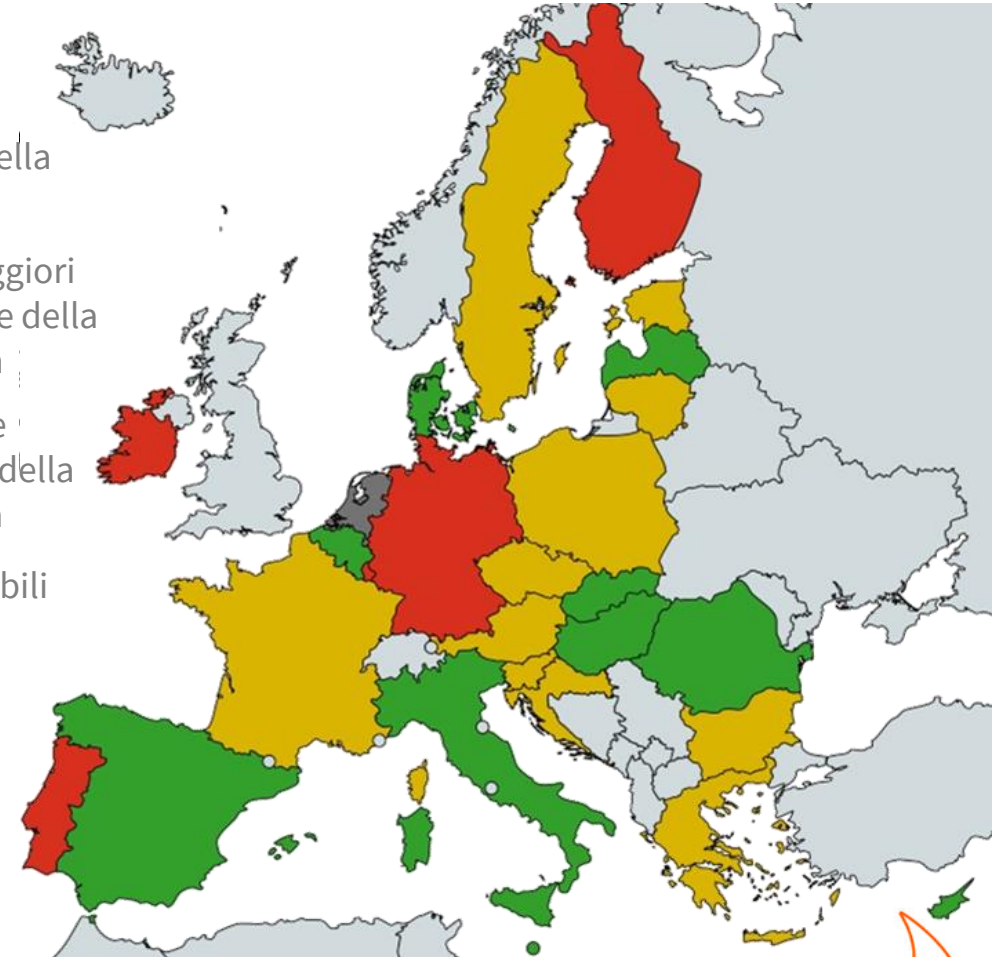
...e la mobilità lenta è uno degli strumenti previsti dall'UE per concretizzare la transizione sostenibile nella mobilità

- La maggior parte dei Paesi dell'UE-27 ha previsto misure a sostegno della mobilità ciclistica nei **Piani nazionali di ripartenza** nella fase *post COVID-19*
- Nel complesso, le risorse stanziare dall'UE per interventi su infrastrutture ciclistiche, miglioramento della sicurezza e promozione del turismo su due ruote ammontano a **€1,7 mld**, a conferma dell'importanza del settore per contribuire ad una ripresa sostenibile dell'Europa
- L'Italia (primo Stato Membro percettore delle risorse dall'UE) ha previsto **€600 mln** per la mobilità su due ruote, destinando lo **0,3%** del *budget* totale del PNRR, una quota in linea con quanto stanziato, ad esempio, dalla Spagna (0,2%)

Previsione di misure a sostegno della mobilità ciclistica nei Piani Nazionali di Ripresa e Resilienza degli Stati Membri europei, 2021

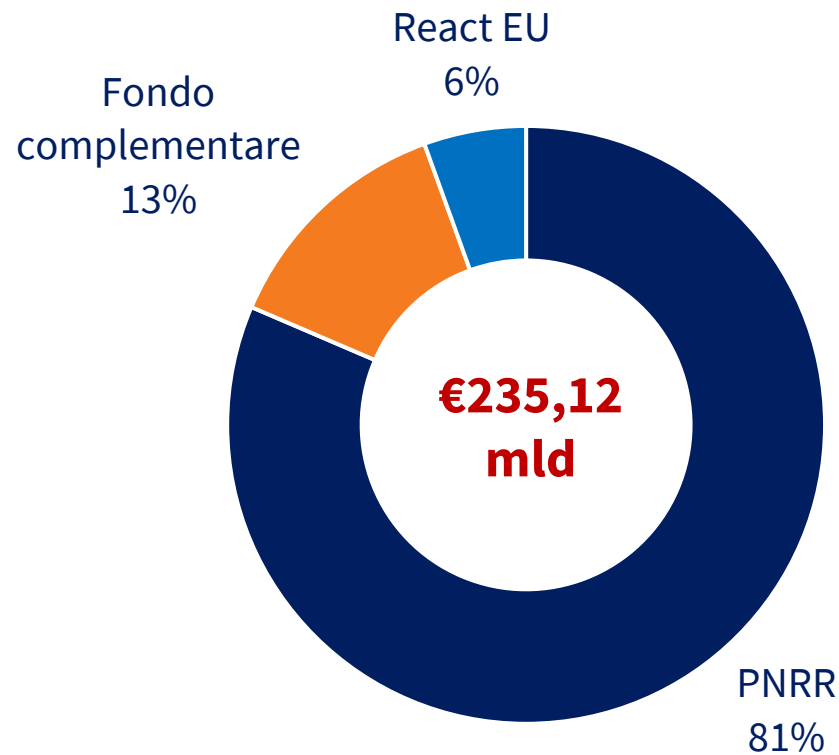
Legenda:

-  Previsione di misure a favore della mobilità ciclistica
-  Possibilità di maggiori interventi a favore della mobilità ciclistica
-  Assenza di misure rilevanti a favore della mobilità ciclistica
-  Piani non disponibili

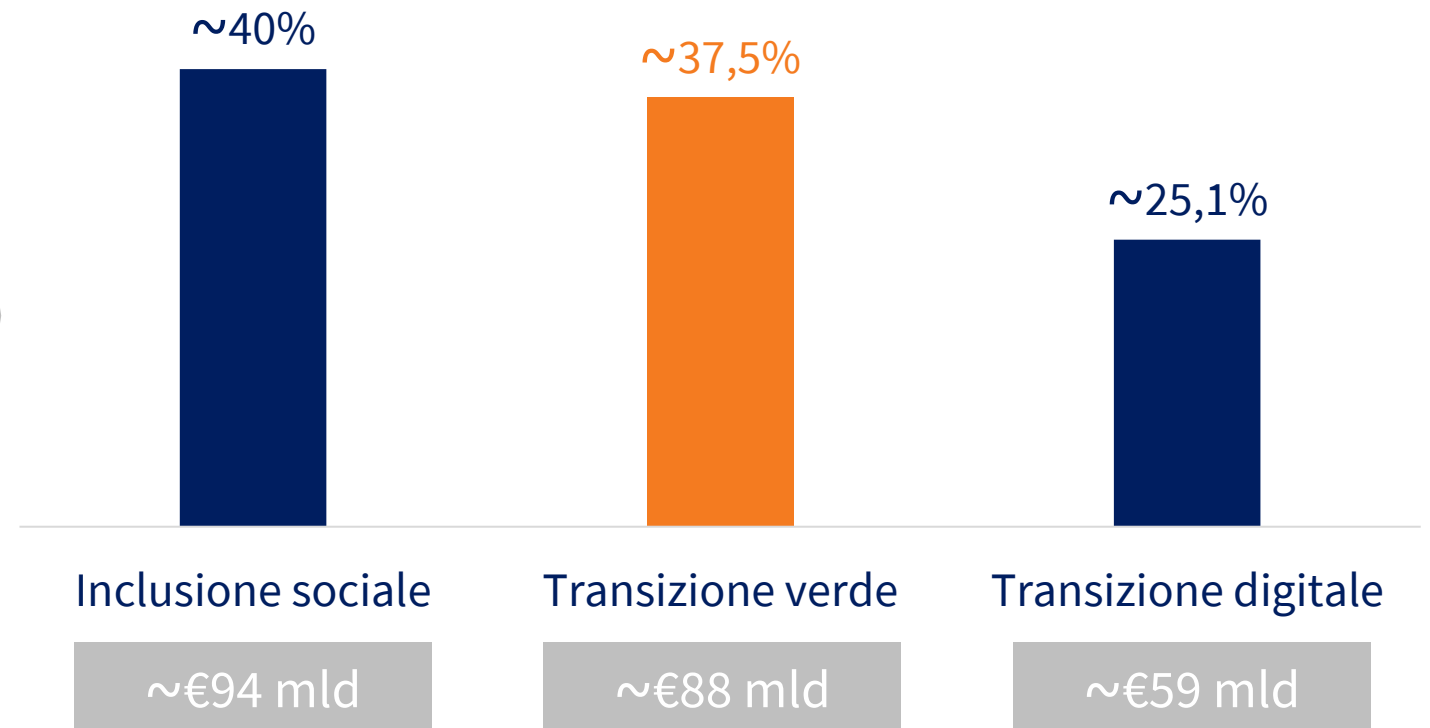


La transizione verde è uno dei tre assi strategici condivisi a livello europeo per il rilancio dell'Italia delineato nel PNRR

Composizione del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR) per finanziamento (€ mld e %)



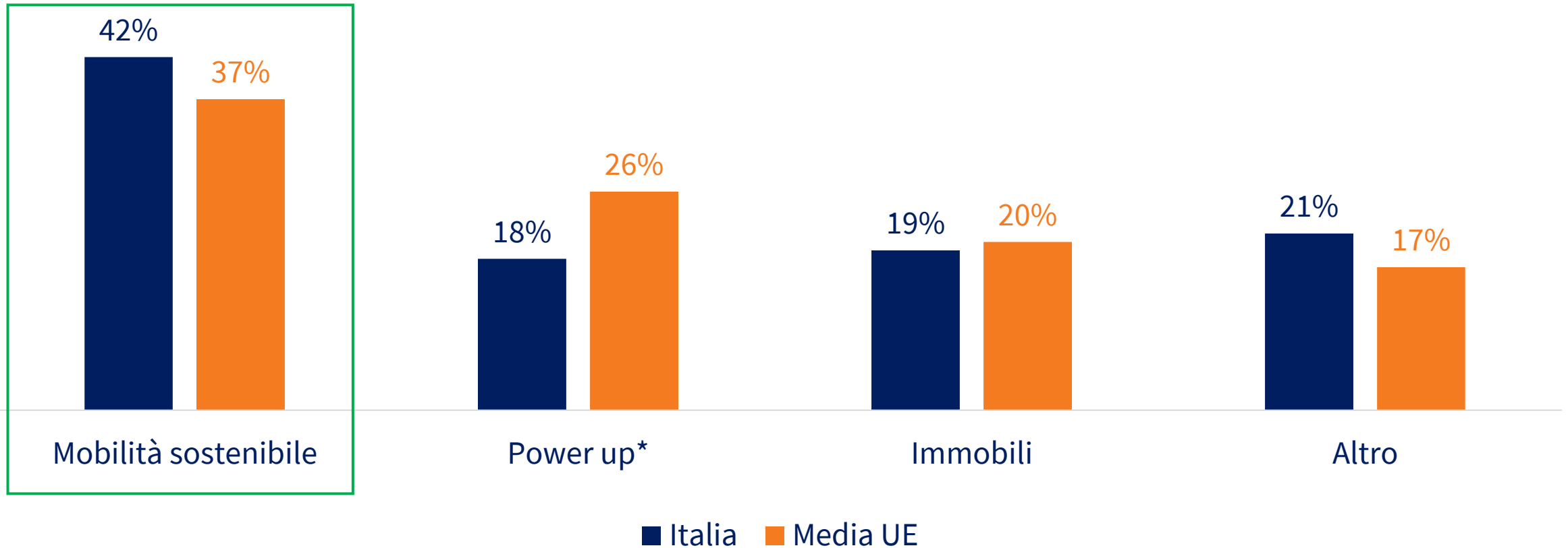
Allocazione delle risorse del Recovery and Resilience Facility agli assi strategici (% sul totale RRF)*



All'interno della transizione verde, il PNRR investe più della media europea nella mobilità sostenibile

Suddivisione dei fondi destinati alla transizione verde in Italia e nei Paesi UE (% sul *budget* totale), 2021

+5 p.p. vs. media UE

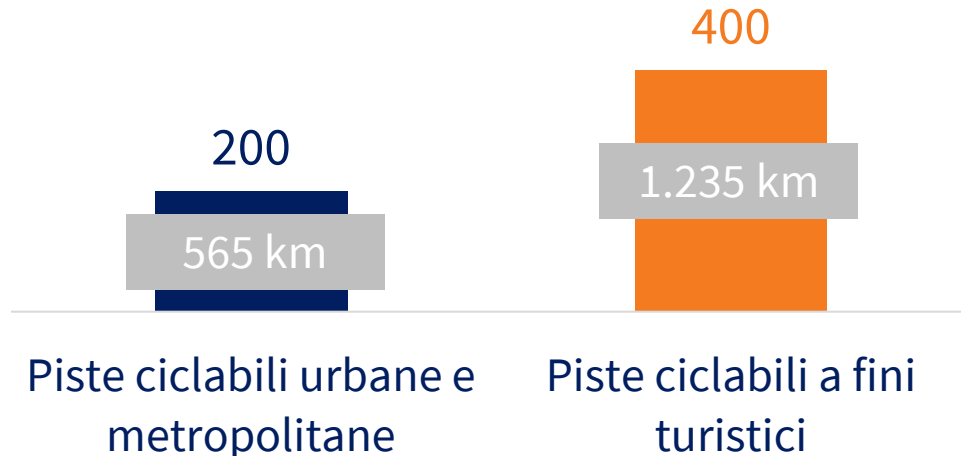


I 2/3 delle risorse stanziare dal Governo nel PNRR per la mobilità lenta interessano le ciclovie turistiche nazionali (1/2)

Il PNRR prevede lo stanziamento di **€600 mln** per rafforzare la rete dedicata alla mobilità lenta:

- **66%** per le ciclovie turistiche (destinati alle **10 ciclovie** più importanti presenti sul territorio nazionale che attraversano aree interne rurali)
- **33%** per le ciclabili in aree urbane e metropolitane

Suddivisione dei fondi del PNRR per la rete infrastrutturale per la mobilità lenta in Italia
(€mln e km di rete da realizzare), 2021

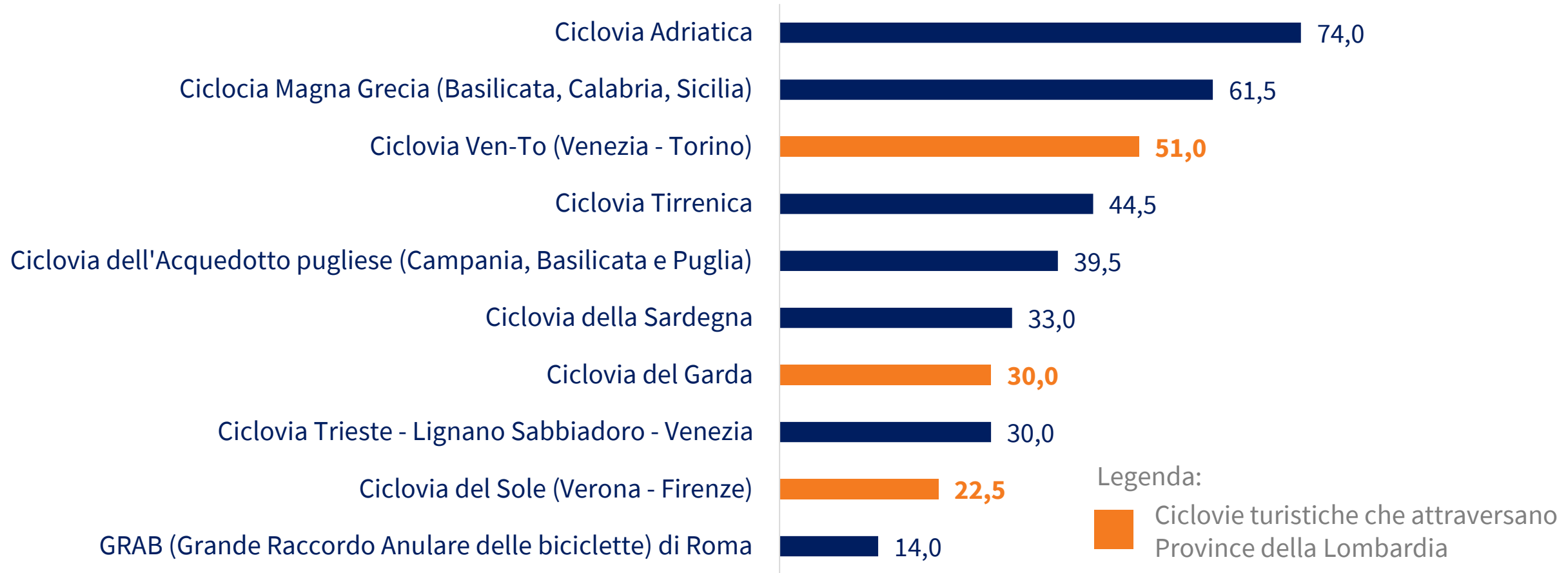


Le 10 ciclovie d'interesse nazionale in Italia



I 2/3 delle risorse stanziare dal Governo nel PNRR per la mobilità lenta interessano le ciclovie turistiche nazionali (2/2)

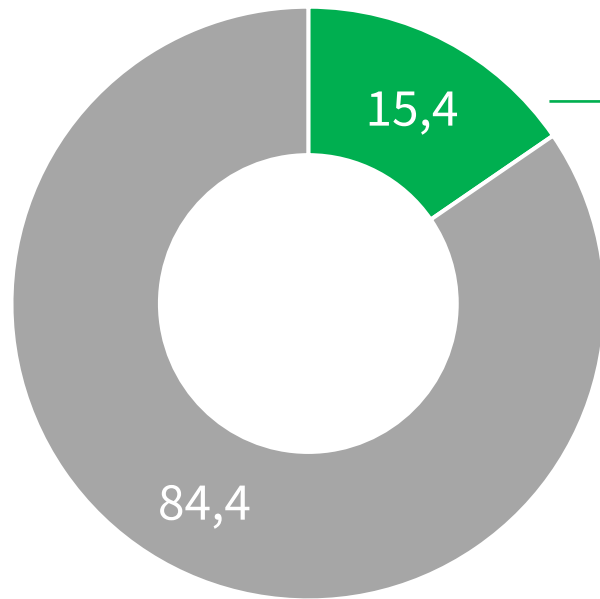
La ripartizione delle risorse stanziare dal PNRR per le 10 ciclovie d'interesse nazionale in Italia (€ mln)



*Anche in Italia cresce la quota di turisti interessati ad una vacanza che ruota attorno all'uso della **bicicletta** come mezzo di contatto con il territorio e parte integrante dell'esperienza*

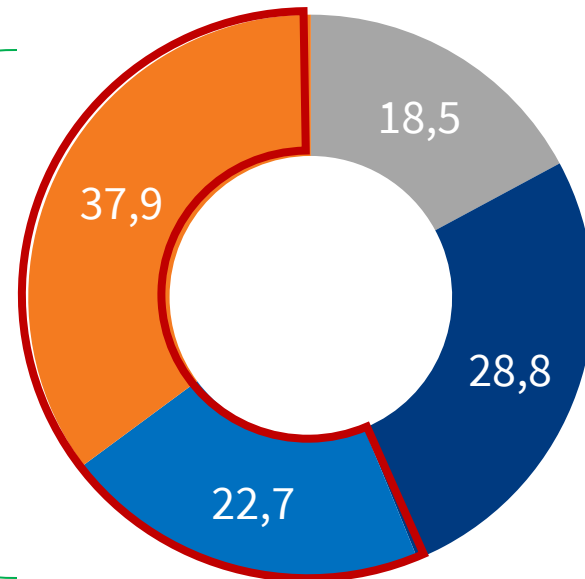
In Italia in media 3 turisti su 5 che praticano sport durante le vacanze sono cicloturisti o escursionisti...

Attività svolte durante la vacanza in Italia (valori %), 2019



■ Sport ■ Altro

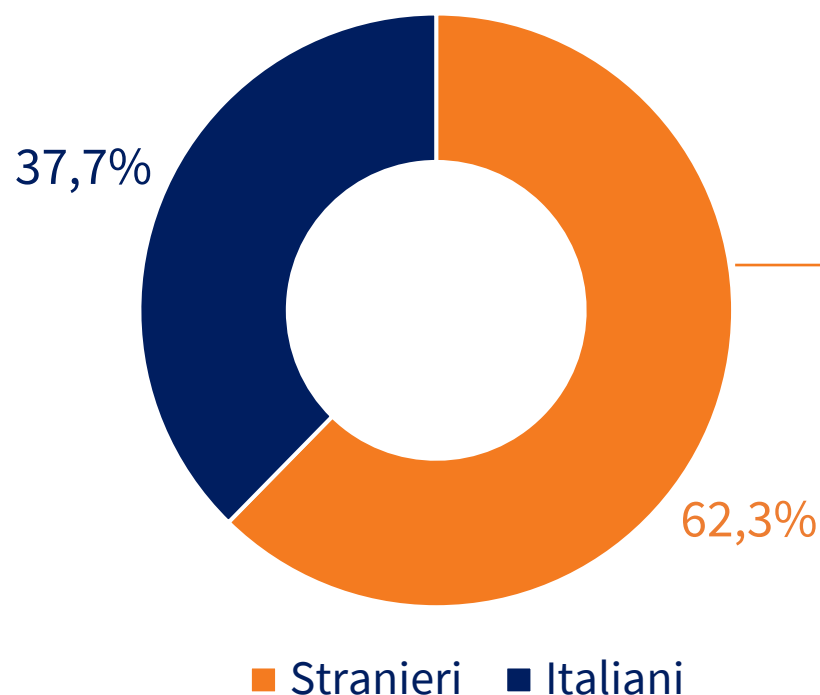
Sport praticati durante la vacanza in Italia (valori %), 2019



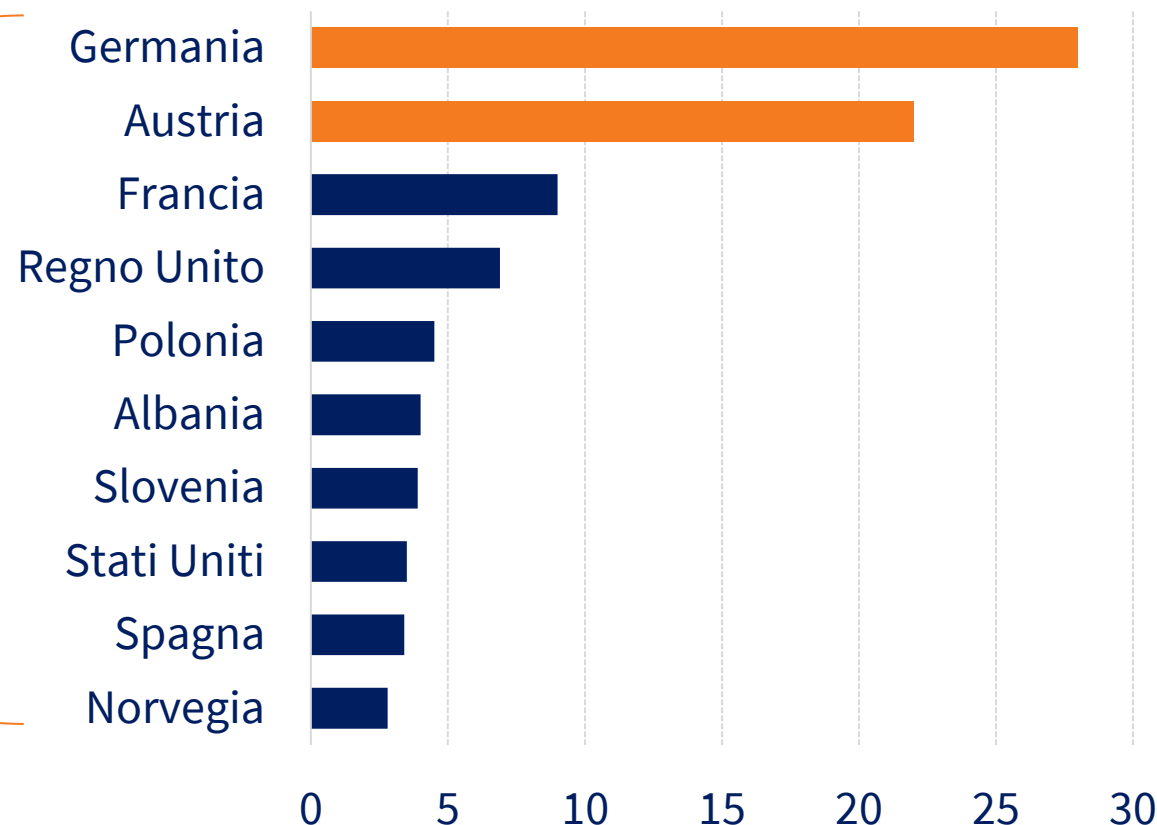
■ Altro ■ Sci ■ Trekking ■ Ciclismo

... e più di 3 cicloturisti su 5 sono stranieri (in prevalenza provenienti dai Paesi del Centro Europa)

Provenienza dei cicloturisti in Italia
(valori %), 2019

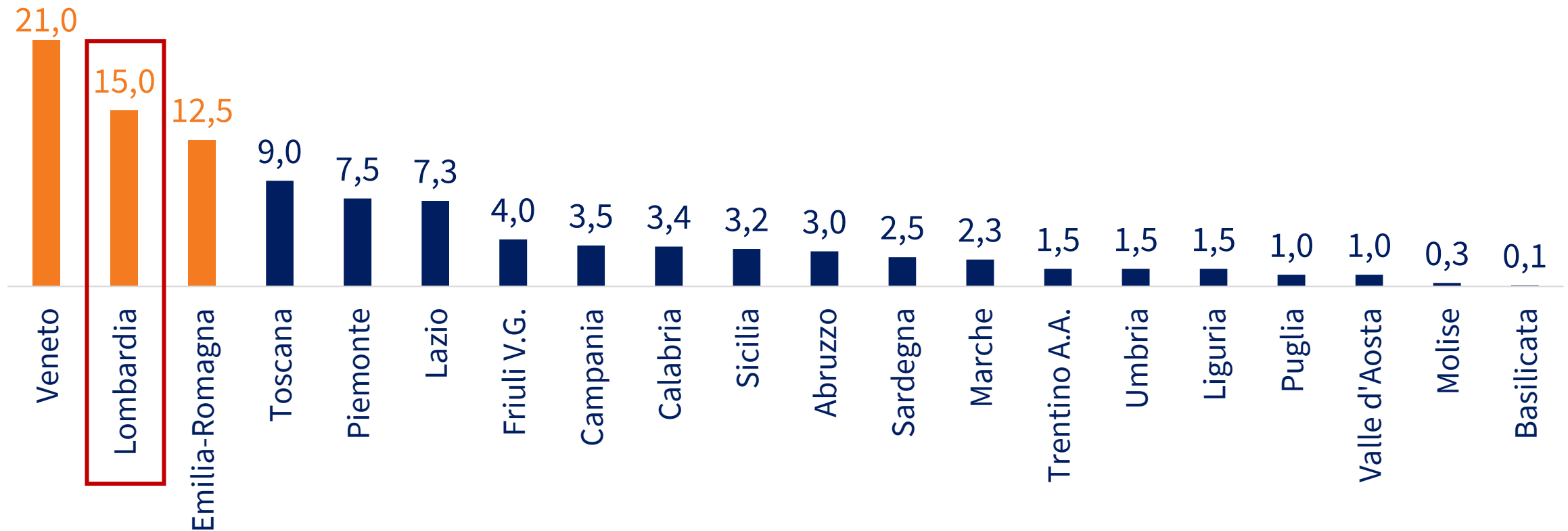


Cicloturisti stranieri in Italia, per Paese di provenienza: Top-10 (% sul totale stranieri), 2019



Quasi la metà dei cicloturisti italiani proviene da tre Regioni: Veneto, Lombardia ed Emilia-Romagna

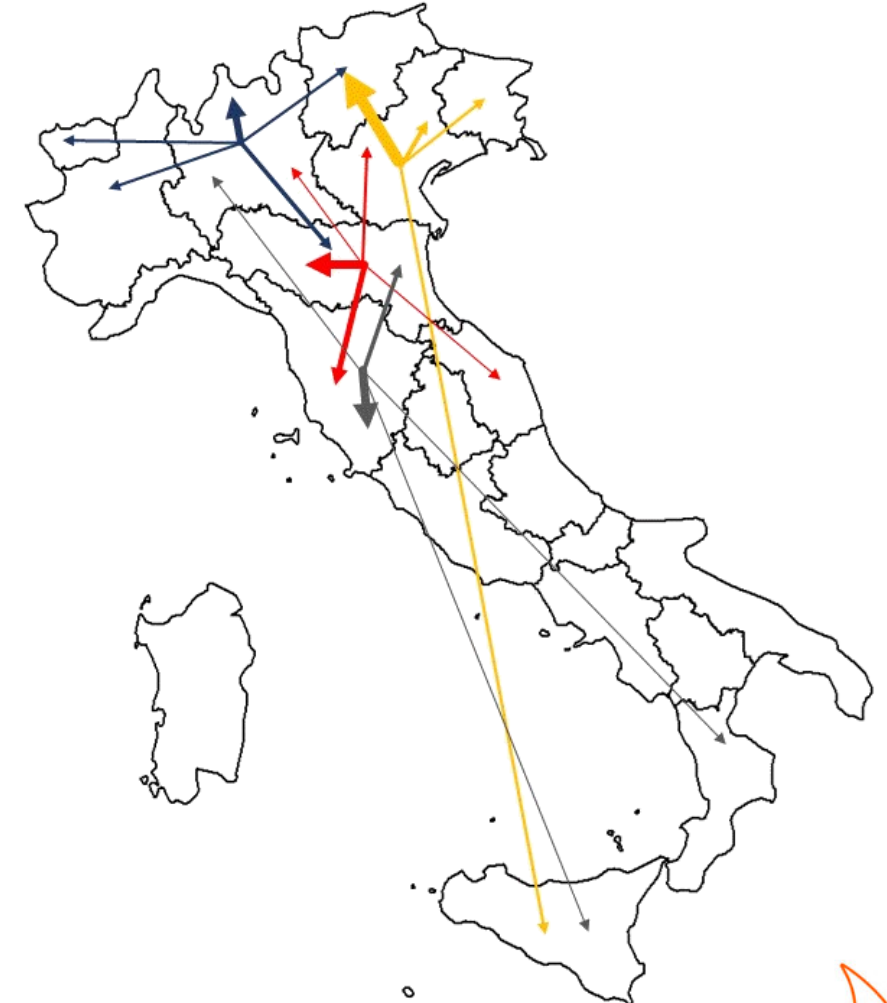
Cicloturisti italiani per Regione di provenienza
(% sul totale italiani), 2019



Il cicloturismo predilige il corto raggio: il Nord Italia attrae il 70% dei cicloturisti nel nostro Paese

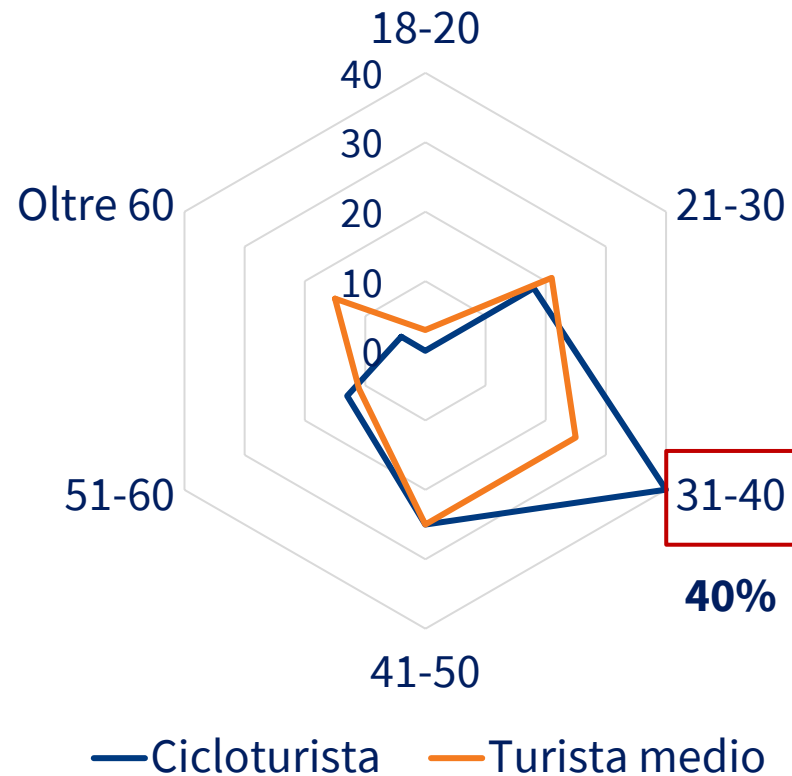
- L'Italia nord-orientale accoglie quasi il **70%** dei cicloturisti in Italia:
 - Il **Trentino A.A.**, pur essendo tra le Regioni da cui proviene un basso numero di cicloturisti, è quella che ne riceve di più (~**30%**)
 - Seguono **Lombardia** (14%) e **Veneto** (10%)
 - Il cicloturismo non è ancora sviluppato nel Centro-Sud
- Le formule di esperienza più richieste sono **itinerari family-friendly** (54%), seguiti dall'abbinamento **bici-barca** (30,8%)

Flussi dei cicloturisti italiani, 2019

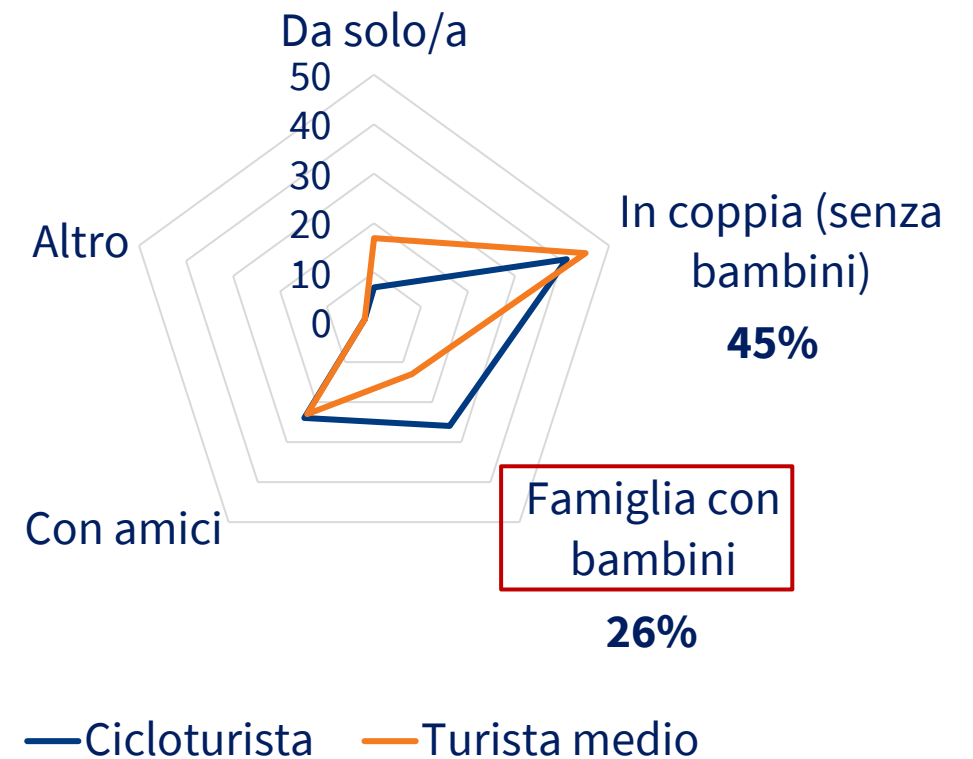


Il profilo-tipo del cicloturista in Italia: sotto i 40 anni di età e in coppia o con bambini al seguito

Età del cicloturista e del turista medio in Italia (anni per fasce d'età, % sul totale), 2019



Compagnia di viaggio del cicloturista e del turista medio in Italia (% sul totale), 2019

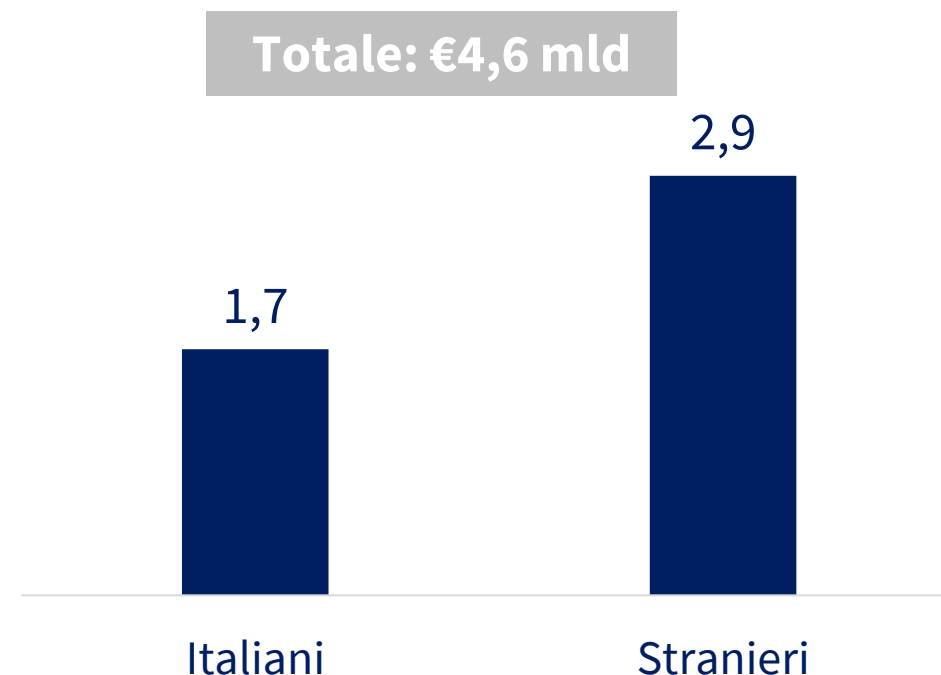


*Il cicloturismo genera in Italia ricavi per
quasi 5 miliardi di Euro all'anno,
alimentando il sistema dell'ospitalità locale e
dell'industria manifatturiera dei mezzi a due ruote*

Nell'epoca pre-COVID, la spesa dei cicloturisti rappresentava il 5,6% della spesa turistica in Italia

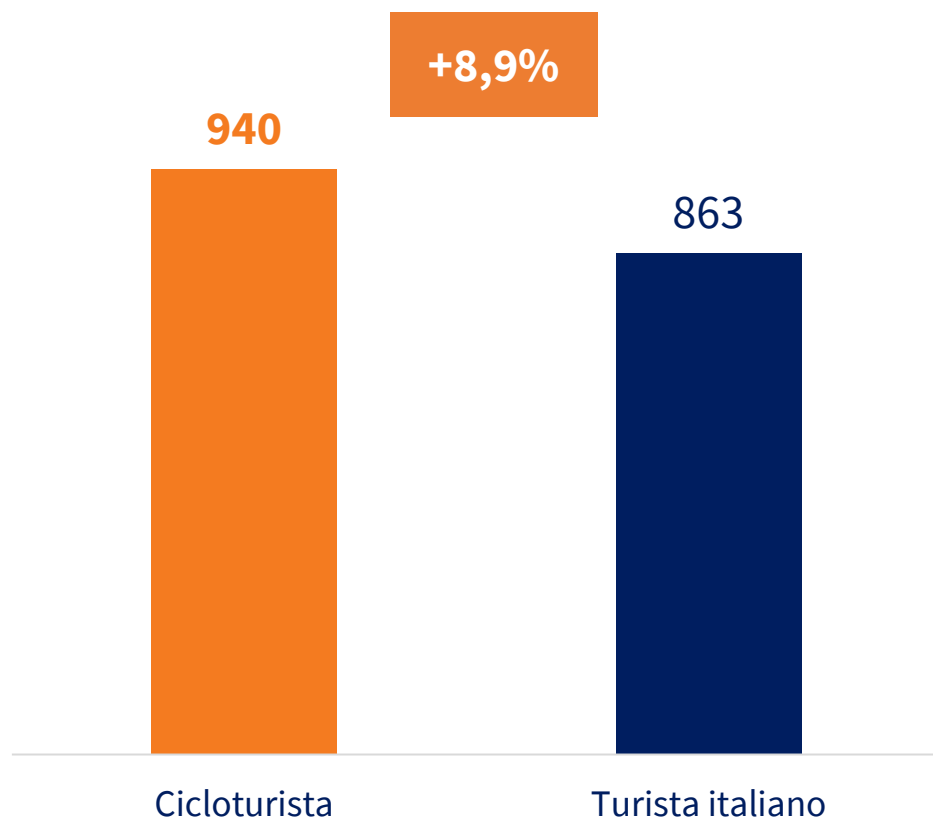
- Nel 2019, nel settore del cicloturismo:
 - La spesa media giornaliera *pro capite* è stata di **€75**
 - Il pacchetto medio è stato di 7 notti, per un valore complessivo di circa **€900**
- Il cicloturismo nel 2019 ha generato **~55 mln di pernottamenti** (6,1% del totale in Italia)
- La distribuzione dei consumi cicloturistici è simile a quella media, ad eccezione delle **spese di soggiorno** che tra i cicloturisti arrivano al **40% della spesa totale** (vs. 29% del turista medio)
- La distribuzione nelle voci di spesa cambia in base alla provenienza:
 - Gli **italiani** spendono di più in beni alimentari e di abbigliamento
 - Gli **stranieri** sono più interessati ad **attività culturali e di informazione**

Spesa dei cicloturisti per Paese di provenienza
(€ mld), 2019

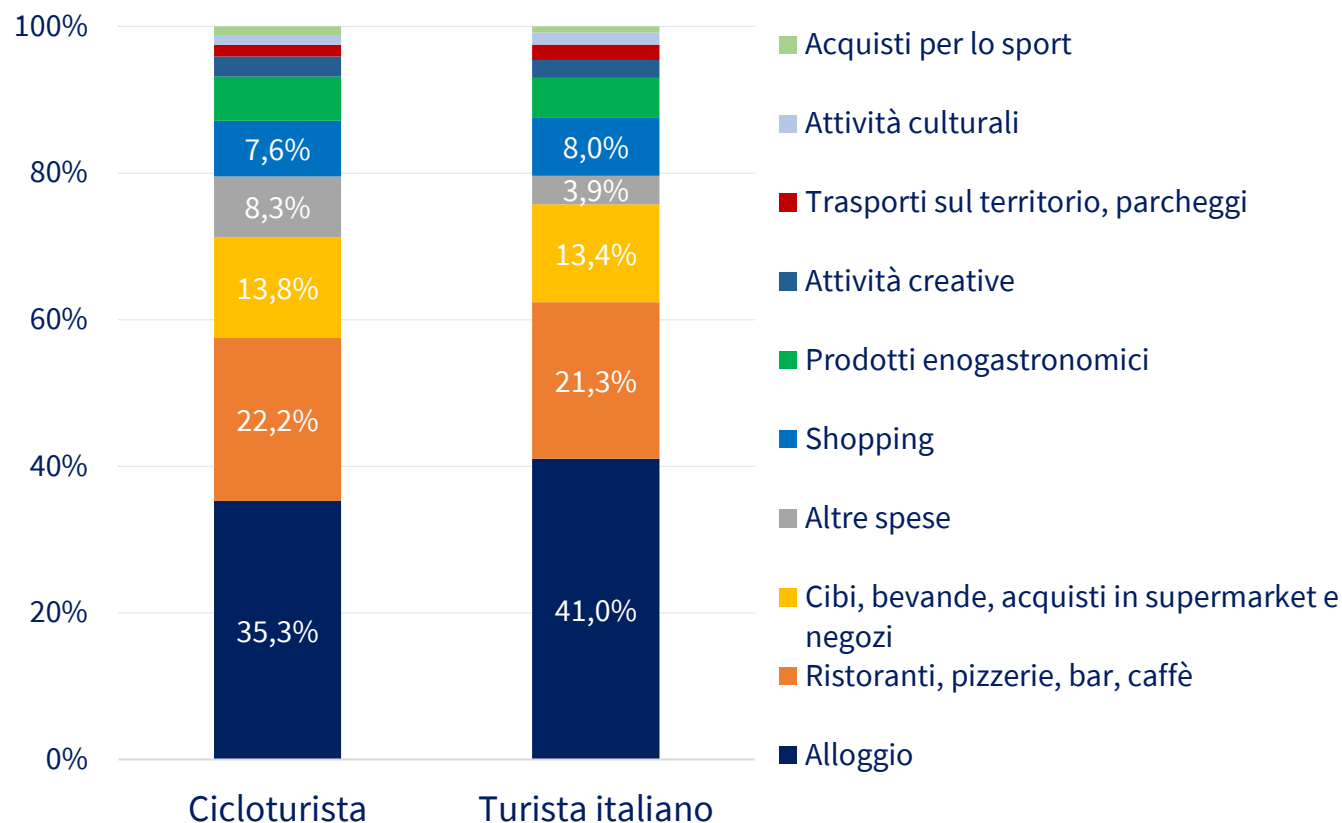


In media il cicloturista è un consumatore benestante

Spesa media per vacanza: confronto tra cicloturisti e turisti italiani (Euro), 2020



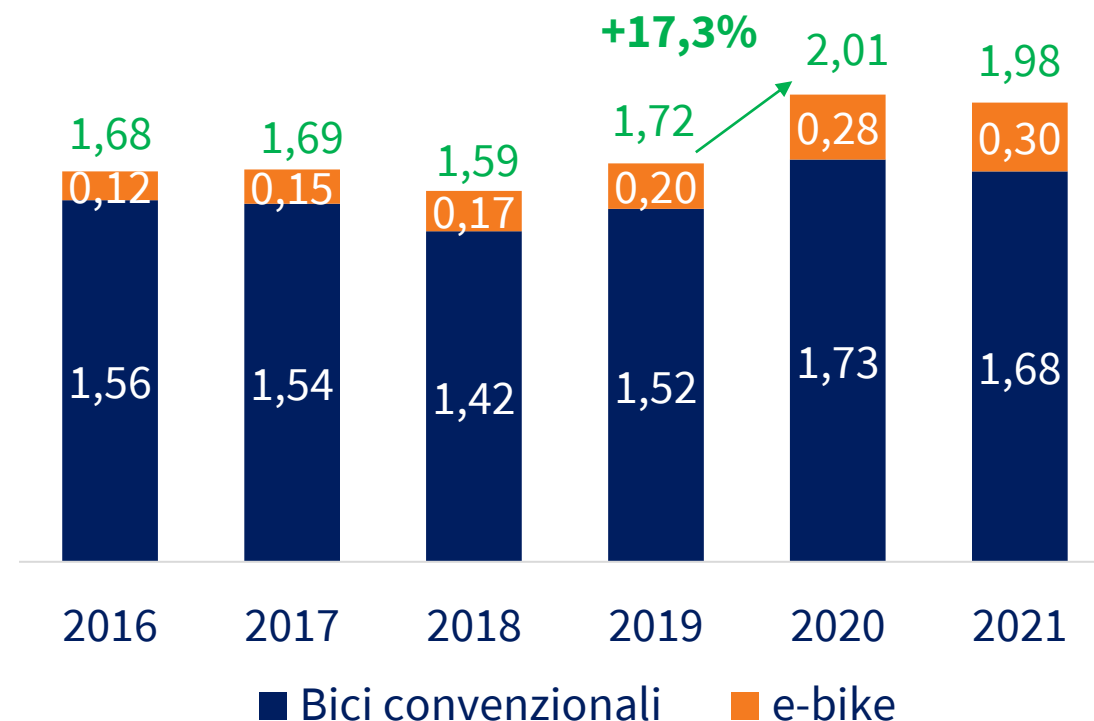
Ripartizione della spesa per attività: confronto tra cicloturisti e turisti italiani (%), 2020



In Italia nel 2020 si è registrata una crescita sostenuta delle vendite di bici (convenzionali e a pedalata assistita)...

- Grazie all'effetto degli incentivi all'acquisto delle bici, erogati sotto forma del “**Bonus Mobilità**” da €500, nel 2020:
 - Le vendite di biciclette sono aumentate del **+17%** (di cui +14% per bici tradizionali e **+44% per e-bike**)
 - **>70%** dei €2 mld di fatturato generato dell'intera rete di vendita nel 2020 si è concentrata nelle **realità commerciali** di prossimità
 - La produzione è aumentata del +6% per le bici tradizionali (2,77 mln di unità) e del **+29%** per le **e-bike** (275.000 unità annue; **+25% nel 2021**)
- Nel 2021 le vendite delle biciclette tradizionali hanno registrato un calo del 3%, a fronte di una **crescita del 5% delle biciclette a pedalata assistita**

Vendite totali di biciclette in Italia
(mln di unità vendute), 2016-2021



Il peso delle vendite di e-bike sul totale è raddoppiato tra 2016 e 2021 (da 7,4% a **14,9%**)

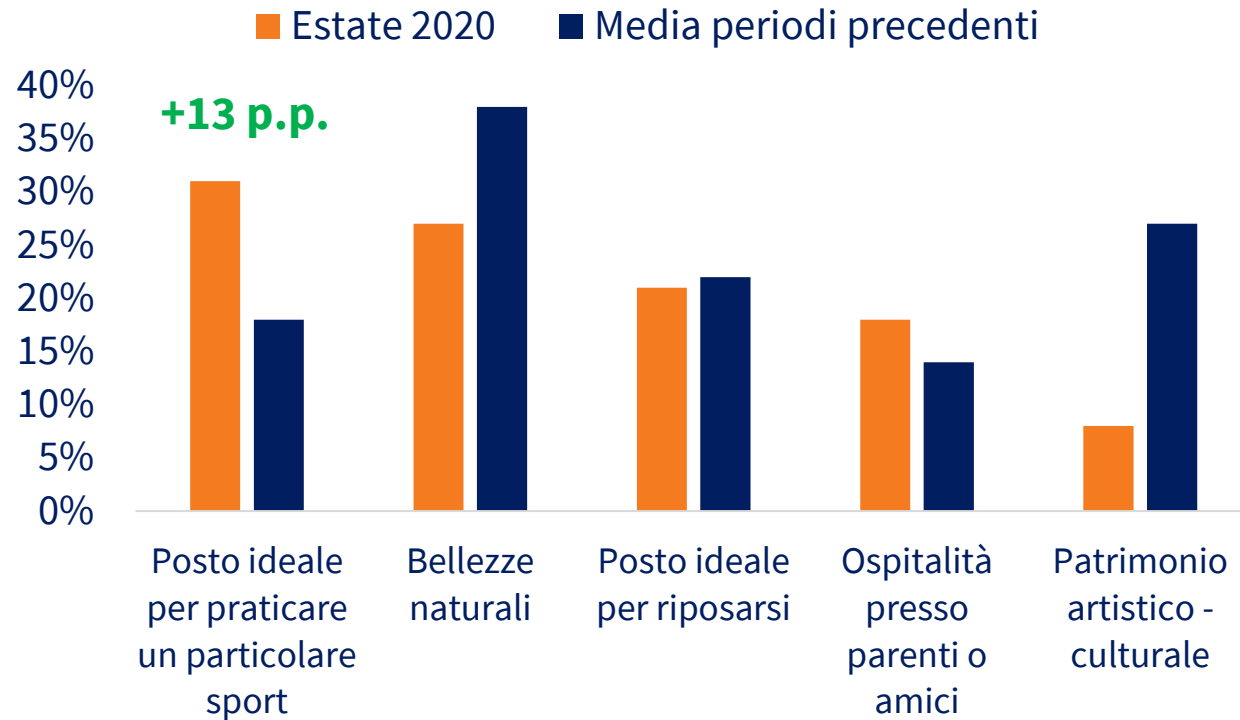
... sostenendo così la ripresa dell'industria nazionale del settore

- L'industria della bicicletta in Italia coinvolge **circa 250 imprese, soprattutto PMI**, eccellenze riconosciute a livello internazionale, simbolo del *know-how* italiano capace di affermarsi nelle competizioni sportive e sul mercato
- L'Italia è il **2° produttore europeo di biciclette**, dietro al Portogallo e davanti alla Germania*
- Nel triennio 2019-2021, l'*export* italiano di *e-bike* è cresciuto ad un tasso medio annuo composto del **41%** in termini di unità (da 90.000 a 180.000 unità, +57% nell'ultimo anno) e del 46% in valore (da €58 a €124 mln, +55% nell'ultimo anno)
- Resta tuttavia rilevante la quota delle importazioni di *e-bike* (+8%, da 120.000 a 130.000 unità, per un valore di €128 mln)
- Nel complesso, nel 2021 il saldo commerciale del settore (bici tradizionali, a pedalata assistita e parti di ricambio) è tornato negativo per €64 mln rispetto al *surplus* di €4 mln del 2020

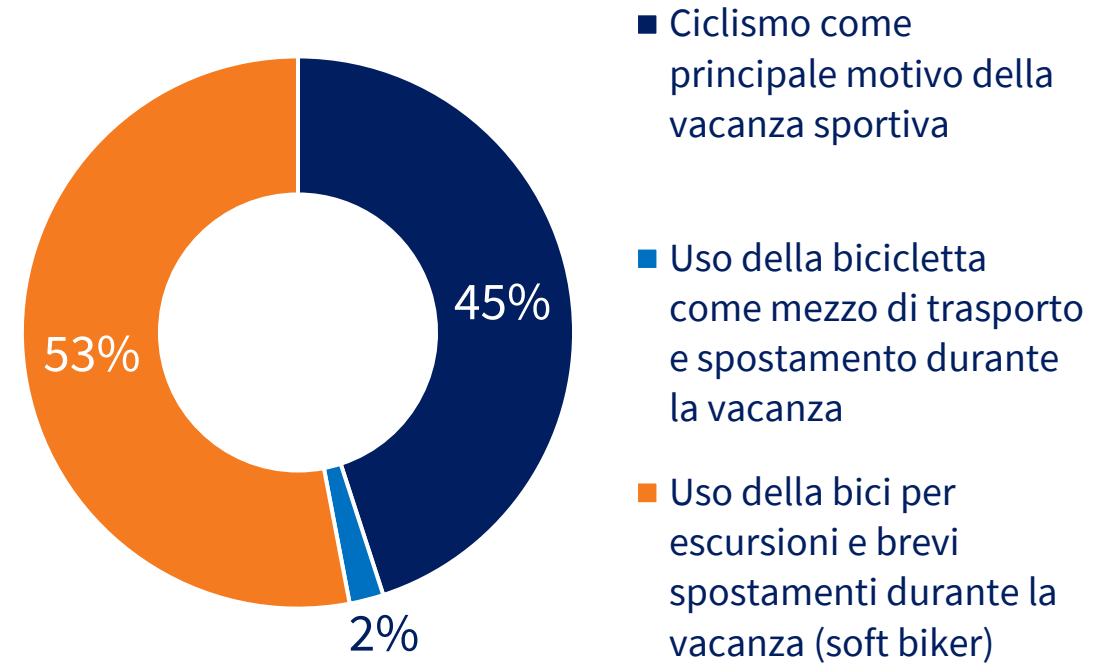
*Le aspettative del turista nella fase di "ripartenza"
dell'economia mostrano la propensione a fruire di
esperienze su due ruote e all'aria aperta*

Sul fronte della domanda, già durante l'emergenza COVID-19 è aumentato l'interesse verso il turismo *outdoore* e il cicloturismo

Principale motivazione della scelta della vacanza nell'estate 2020 (% , possibilità di risposta multipla), 2020



Tipologia di cicloturisti durante l'estate 2020 in Italia (%), 2020



Nell'estate 2020, **5 mln di italiani** hanno fatto uso della bicicletta durante le vacanze (**17%** del totale), con una spesa di **>€4 mld** (**18%** dell'intera spesa turistica generata in Italia nel periodo considerato)

Le caratteristiche del cicloturista medio italiano nell'estate 2020...



Fascia di età prevalente compresa tra i **45 e 55 anni**



Il **76%** pratica attività in **mountain bike**, il 15% su *e-bike* e il 9% su bici da corsa



Circa un terzo (**31%**) dei cicloturisti ha effettuato vacanze all'interno della propria regione di residenza (**vacanze di prossimità**, c.d. "*staycation*")

Altre motivazioni citate nella scelta della destinazione della vacanza sono:



- Presenza di **bellezze naturali** (32,7%)



- Possesso di una **seconda casa** (23,3%)



- **Vicinanza** della località turistica rispetto al luogo di residenza (21,9%)

...e le macro-tendenze che si sono consolidate nella stagione turistica del 2021



Intesse crescente per le **attrazioni naturalistiche** e dalla possibilità di **praticare attività sportive**



Preferenza per il pernottamento in **strutture alberghiere**



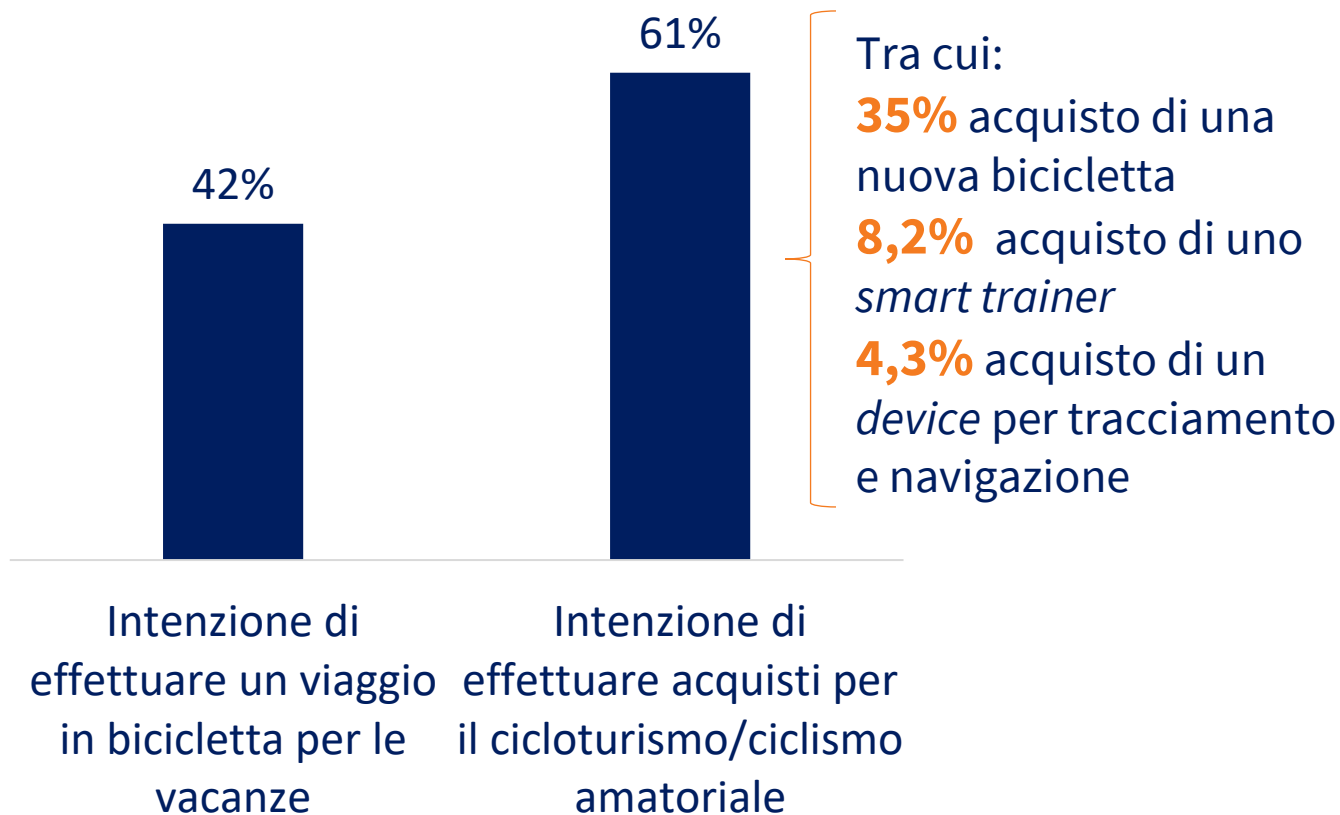
Attenzione crescente verso **accessibilità** e **sicurezza sanitaria**



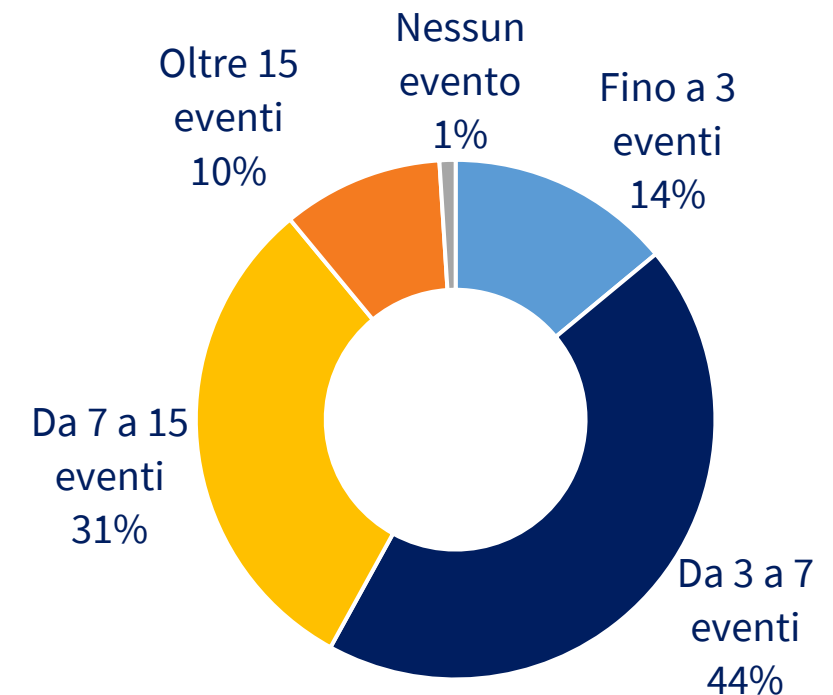
Pianificazione del viaggio sui **canali online**

Si conferma l'interesse verso il cicloturismo, alla luce della progressiva "riapertura" del Paese...

Atteggiamenti dichiarati con riferimento ad esperienze di cicloturismo e ciclismo amatoriale nel 2021 (% delle risposte; campione di ciclisti agonisti amatoriali), 2021



Frequenza di partecipazione ad eventi ciclistici nel 2021 (% delle risposte; campione di ciclisti agonisti amatoriali), 2021



...e cresce l'interesse verso i principali itinerari ciclabili nazionali e regionali in Italia

Numero di visualizzazioni mensili dei grandi itinerari ciclabili nazionali in Italia (val. assoluti e var. %), gennaio 2020 vs. aprile 2021

#	Itinerario ciclabile	Gennaio 2019	Aprile 2021	Var. %
1.	Ciclovia del Sole	89.577	162.724	+82%
2.	Ciclovia del Po	70.722	128.286	+81%
3.	Ciclovia Adriatica	58.824	104.516	+78%
4.	Ciclovia Alpe Adria	46.817	84.544	+81%
5.	Ciclovia Francigena	33.920	68.462	+102%
6.	Ciclovia AIDA (Alta Italia da Attraversare)	11.559	46.697	+304%
7.	Ciclovia Dolomiti-Venezia	22.647	36.801	+62%
8.	Ciclovia Pedemontana	19.679	31.922	+62%
9.	Ciclovia Tirrenica	12.493	30.352	+143%
10.	Ciclovia Romea	17.601	28.638	+63%

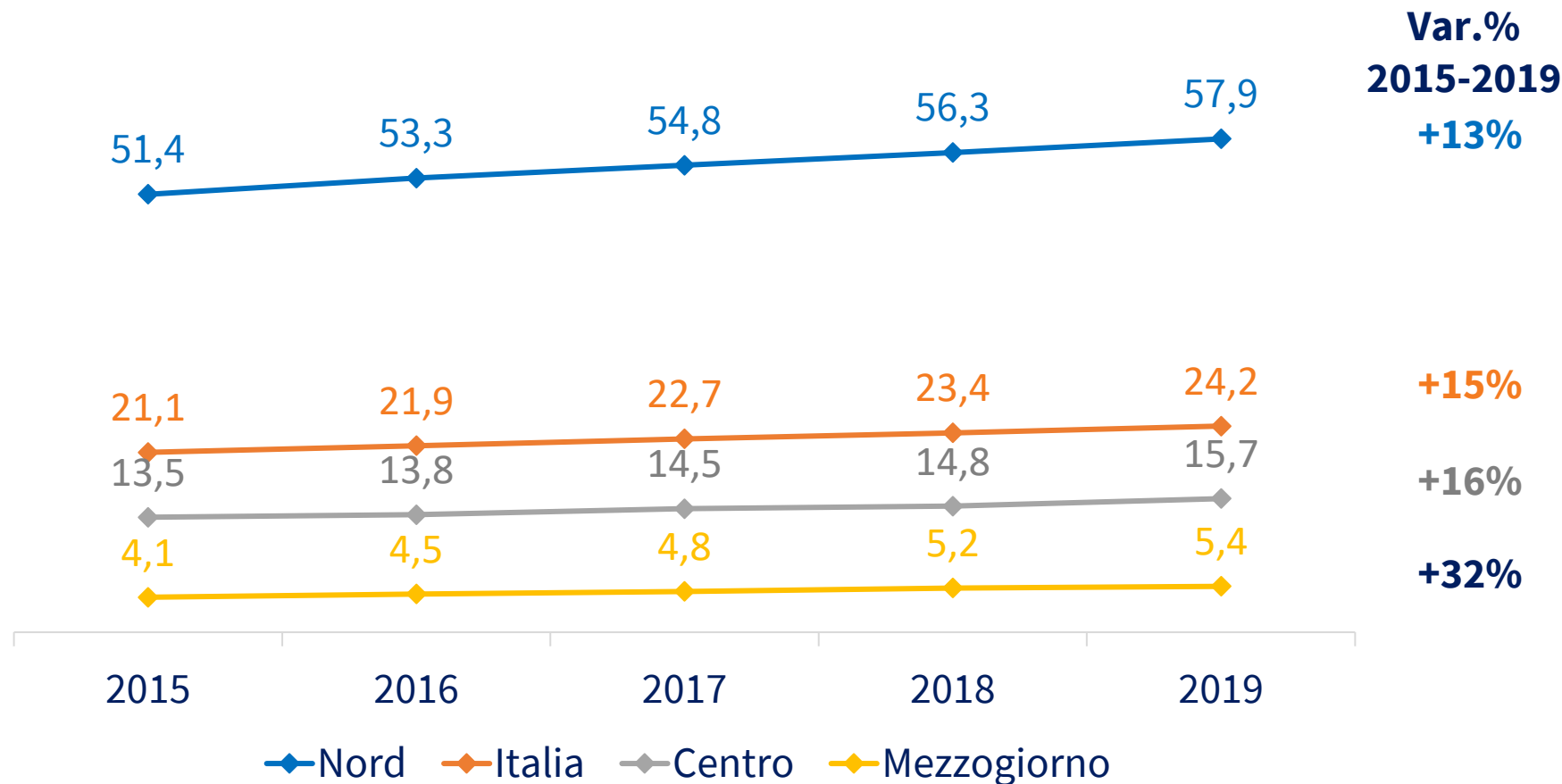
Numero di visualizzazioni mensili delle piste ciclabili di qualità regionali e locali in Italia (val. assoluti e var. %), gennaio 2020 vs. aprile 2021

#	Itinerario ciclabile	Gennaio 2019	Aprile 2021	Var. %
1.	Spoletto- Assisi	44.716	80.993	+81%
2.	Destra Po	42.653	77.559	+82%
3.	Val Brembana	33.920	66.943	+97%
4.	Naviglio Pavese	32.480	66.552	+105%
5.	Dobbiaco-Cortina-Calalzo	33.546	57.336	+71%
6.	Anello Laguna di Orbetello	21.989	41.924	+91%
7.	Val Venosta	23.785	42.812	+80%
8.	Naviglio Martesana	21.530	39.944	+86%
9.	Modena- Vignola	19.043	37.419	+96%
10.	Val Marecchia	14.584	33.134	+127%

*Un adeguato sistema di **collegamenti infrastrutturali** e un efficiente sistema di **servizi per la mobilità elettrica** sono una **condizione necessaria**, ma non sufficiente, per sviluppare il cicloturismo nelle aree montane*

Negli ultimi anni è proseguito il processo di estensione delle reti ciclabili, in particolare nel Nord Italia

Densità di piste ciclabili nei Comuni capoluogo di Provincia/Città Metropolitana in Italia per macro-area geografica (km per 100 km² di superficie territoriale), 2015-2019



Permangono forti **divari** tra le macro-aree geografiche del Paese:

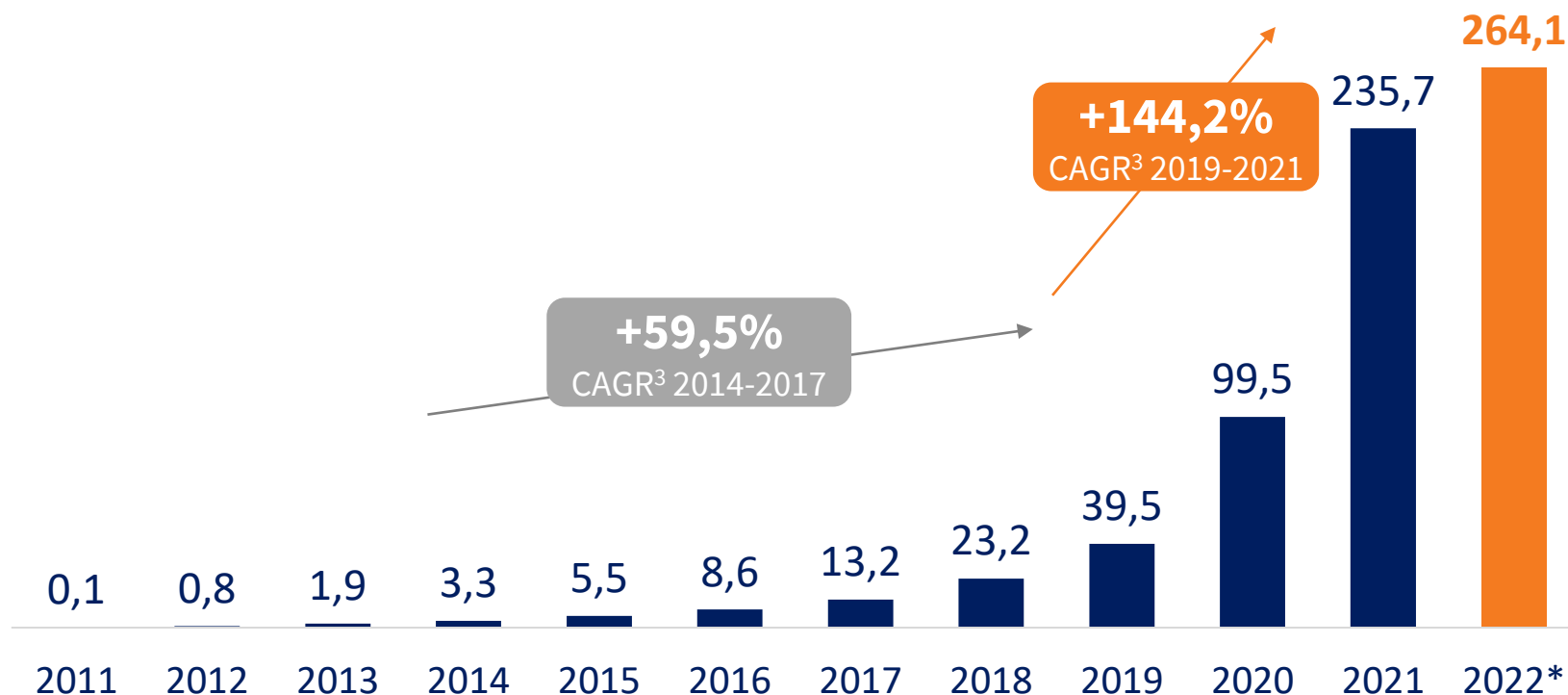
- Il **Mezzogiorno** ha visto la crescita più elevata dal 2015 (+**32%**), ma resta deficitario in termini di densità di piste ciclabili
- Il sistema di piste ciclabili più sviluppato è quello del **Nord Italia** (+**52,5 km per 100 km²** vs. Mezzogiorno)

Durante l'emergenza COVID-19, sono stati varati importanti progetti ciclopedonali nelle principali città italiane: alcuni esempi



La graduale crescita del tasso di penetrazione delle auto elettriche fa emergere nuove aspettative del turista...

Stock di autoveicoli elettrici in Italia
(valori in migliaia, auto BEV¹ e PHEV²), 2011-2022*



In Italia le auto elettriche rappresentano lo **0,59%** del parco circolante vs. **1,87%** in Germania, **1,75%** in Francia, **1,57%** in UK e **0,5%** in Spagna

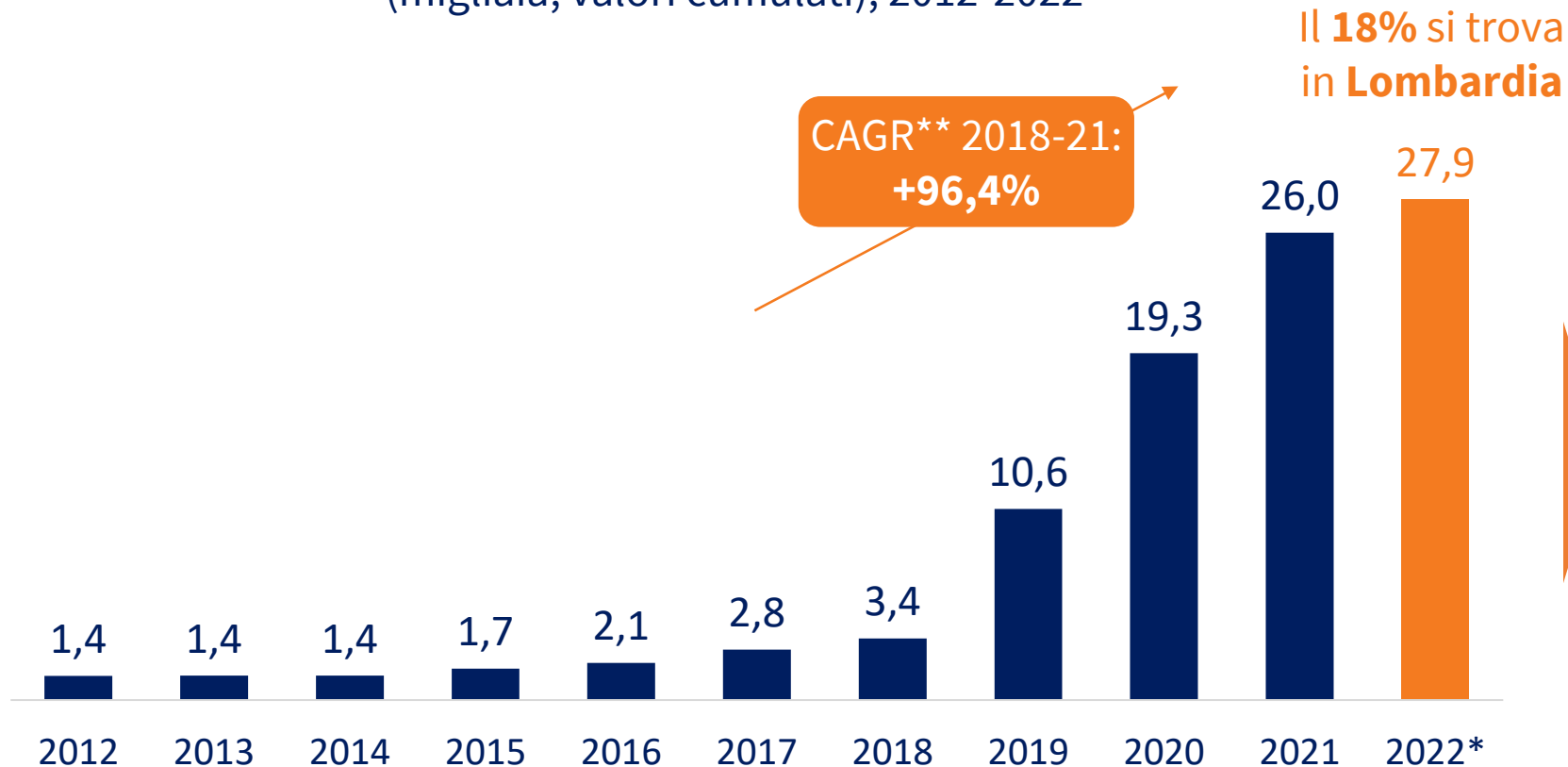
(1) Battery Electric Vehicle. (2) Plug-in Hybrid Electric Vehicle. (3) CAGR: tasso medio annuo di crescita composta

(*) Dato aggiornato a marzo 2022.

Fonte: elaborazione The European House – Ambrosetti su dati EAFO e MOTUS-E, 2022

...e richiede un potenziamento della rete di ricarica (pubblica e negli esercizi ricettivi)

Numero di punti di ricarica elettrici in Italia
(migliaia, valori cumulati), 2012-2022*



L'Italia ha il **rapporto più basso** tra il numero di **veicoli PHEV** e i punti di **ricarica (7)** tra i *Big-5* europei (18 in Germania, 15 in Spagna, 14 in UK e 12 in Francia), dimostrando che **l'infrastrutturazione riesce a tenere il passo delle immatricolazioni**

(*) Dato aggiornato a marzo 2022.

(**) CAGR: tasso medio annuo di crescita composta.

Fonte: elaborazione The European House – Ambrosetti su dati EAFO e MOTUS-E, 2022

Indice

1. Obiettivi e metodologia di lavoro dell'iniziativa
2. Le opportunità associate allo sviluppo della mobilità lenta e del ciclo-escursionismo
- 3. Il posizionamento dei territori lariani nel ciclo-escursionismo**
4. Gli ambiti d'intervento prioritari per valorizzare la vocazione del Triangolo Lariano e della Valle d'Intelvi come *hub* di itinerari escursionistici e cicloturistici

La diagnosi del posizionamento dei territori del Triangolo Lariano e Valle d'Intelvi per lo sviluppo del ciclo-escursionismo

- Abbiamo analizzato lo stato dell'**offerta di servizi per il cicloturismo** e della **dotazione di piste ciclabili e sentieri** nei territori del Triangolo Lariano e della Valle d'Intelvi per comprendere se sussistano le **condizioni** per potersi affermare come un *hub* del ciclo-escursionismo
- L'identificazione delle caratteristiche della **situazione di partenza** e dei **progetti**, in corso o in fase di avvio nei due territori lariani in esame, si è basata su una **triplice attività**:
 - **Raccolta di indicazioni** in occasione della riunione plenaria dell'11 novembre 2021 a Milano con i rappresentanti delle Istituzioni locali e degli operatori della mobilità
 - **Ascolto degli interlocutori del territorio** attraverso interviste *one-to-one* tra dicembre 2021 e aprile 2022
 - **Analisi di fonti informative ufficiali** e della **principale documentazione di riferimento** *online* e *offline*

La diagnosi dei territori ha portato all'identificazione di 4 aspetti chiave per il rilancio del turismo ciclo-escursionistico

I 4 ASPETTI CHIAVE EMERSI DALLA DIAGNOSI DEI TERRITORI DEL LAGO DI COMO GAL

1

Dotazione di
**bellezze
naturalistico-
paesaggistiche**
e di **patrimonio
artistico-
culturale**

2

Dotazione di
**strutture
ricettive** e
offerta di servizi
per il cicloturista/
escursionista

3

Dotazione di **piste
ciclabili e
sentieri**
e relativo **stato di
manutenzione**

4

**Servizi di
collegamento
con i territori**
(alternativi alla
mobilità privata su
gomma)

1.

*Dotazione di bellezze naturalistico-paesaggistiche
e di patrimonio artistico-culturale*

I territori del Lago di Como GAL possono fare leva su più "attrattori" locali per lo sviluppo di cicloturismo ed escursionismo

TRIANGOLO LARIANO



Bellagio e le sue ville



Orrido di Nesso e antica via Regia



Borghi lariani (Brunate, Faggeto Lario, ecc.)



Jungle Raider Park di Civenna



Foresta Regionale dei Corni di Canzo (593 ha) e Sentiero "Spirito del Bosco"



Museo del Ciclismo "Madonna del Ghisallo" a Magreglio

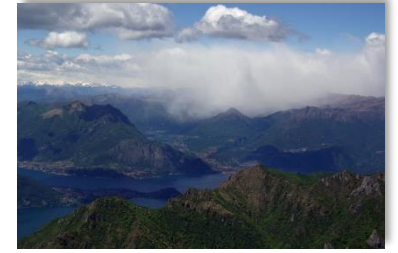
VALLE D'INTELVI



Percorsi per MTB e e-bike



Vetta Sighignola, il "Balcone d'Italia"



Via dei Monti Lariani e altri percorsi di *trekking*



Cernobbio e gli altri borghi lariani (Tremezzina, Laglio, ecc.)



Il "Sentiero delle Espressioni" a Schignano



Antiche chiese e oratori della Valle d'Intelvi

Focus – Alcune iniziative turistiche, culturali e naturalistiche avviate nel territorio della Valle d'Intelvi e del Triangolo Lariano

VALLE D'INTELVI:

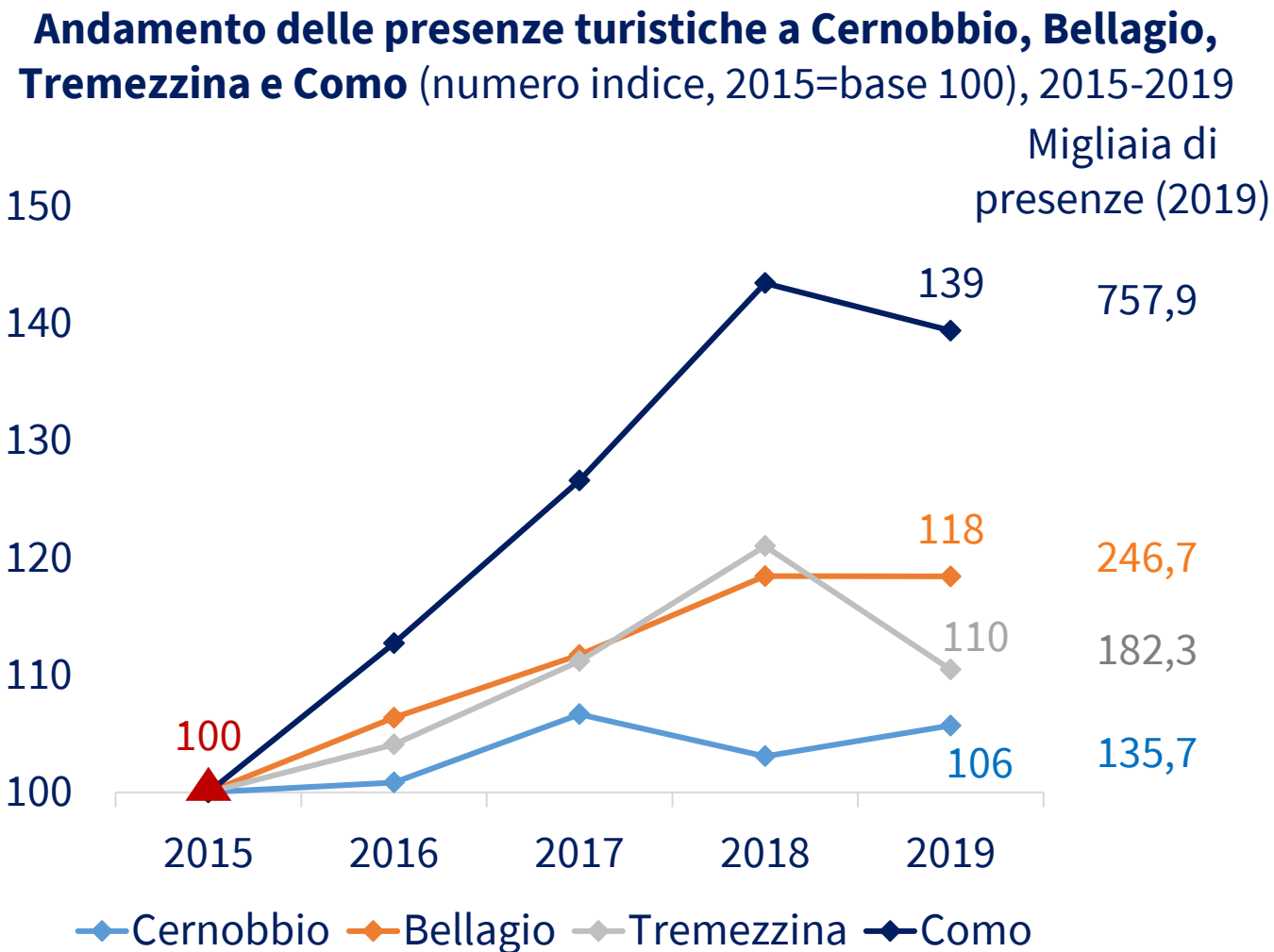
- Nell'ottica di valorizzare le tradizioni locali e l'arte contemporanea, la **Festa dell'invasione degli Asini** nel borgo di Dizzasco ha attivato la promozione dei percorsi pedonali alla scoperta della Valle dei Mulini
- L'attività di **scultura del legno** dei mascherai del **Carnevale di Schignano** ha ispirato il «Sentiero delle Espressioni», che rappresenta oggi un esempio di conciliazione tra turismo e natura nel segno della tradizione, dove le diverse sculture e il loro posizionamento nel percorso richiamano al passato del territorio
- La creazione dell'**Arboreto diffuso**^{*}, che sovrappone la proposta di valorizzazione degli alberi dedicandola ai Giusti, alla manutenzione e alla messa in sicurezza e segnalazione dei sentieri, coinvolge la rete di accoglienza privata, il sistema dei siti culturali di valore e le vie d'accesso
 - L'Arboreto ha permesso di creare un sistema di accesso al territorio, valorizzando tutti i siti e fornendo la possibilità di una vera e propria **esplorazione**, in particolar modo ottimale se sostenuta da un servizio di guide ed accompagnatori
- Lungo il «**Sentiero del Bracconaggio**» dal 2002 è stato creato il piccolo «Museo del Contrabbando» ad Erbonne

TRIANGOLO LARIANO:

- I percorsi del «**Sentiero dell'Alpe d'Orimento**» attraverso cui arrivare alla Bolla, dove sono presenti diverse baite e strutture di ristorazione e dove è presente la «Grande Panchina», sono alcuni dei principali attrattori del territorio

Insieme a Como, i Comuni di Bellagio, Tremezzina e Cernobbio sono i principali bacini di soggiorno turistico dell'area (1/2)

- I territori del Triangolo Lariano e della Valle d'Intelvi associati al Lago di Como GAL hanno una popolazione di **132.797 abitanti** suddivisa tra **59 Comuni**
- Nel 2019 si sono registrati **454.291 arrivi** e **1,197 mln di presenze** (pari al 35% e 37% del totale della Provincia di Como)
- La **stagione estiva** (giugno, luglio, agosto) presenta i valori più alti per quanto riguarda gli arrivi (186.000, pari al **40,9%** dei flussi annuali)



Nota: sono stati considerati i valori fino all'anno 2019 per depurare l'effetto della pandemia da COVID-19 sul turismo.

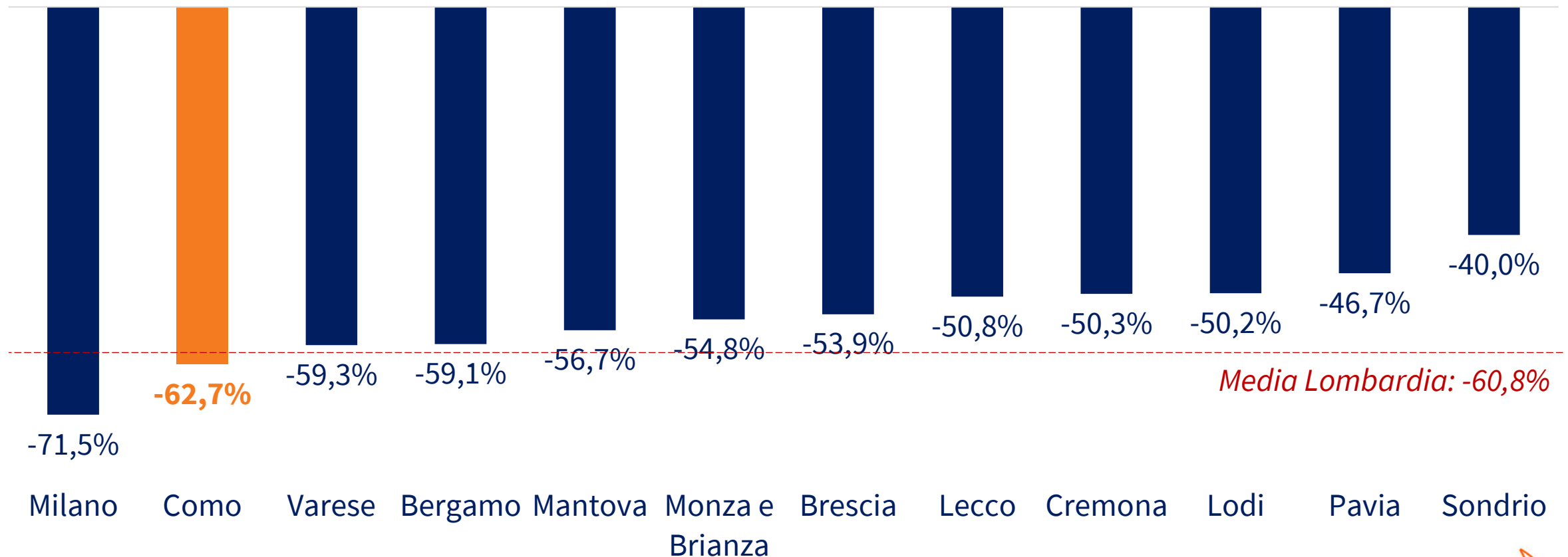
Fonte: elaborazione The European House – Ambrosetti su dati Istat e ASR Lombardia, 2022

Insieme a Como, i Comuni di Bellagio, Tremezzina e Cernobbio sono i principali bacini di soggiorno turistico dell'area (2/2)

- La crescita di **Tremezzina** (+10% nel quinquennio 2015-2019) ha beneficiato:
 - dell'itinerario della **Green Way** (11km) a piedi e in mountain bike, da Colonno lungo l'antica Via Regina, che attraversa 7 borghi (Colonno, Sala Comacina, Ossuccio, Lenno, Mezzegra, Tremezzo e Griante)
 - della presenza di un attrattore turistico come la **Villa del Balbianello** che, nella stagione 2021, dopo la riapertura post-pandemia, si è riconfermata per la settima volta il bene del Fondo per l'Ambiente Italiano (FAI) **più visitato d'Italia** con 75.493 visitatori, per il 59% stranieri (44.786), grazie alla crescente visibilità sui *social media* (oltre 14.000 iscritti sul canale Facebook, quasi 96.400 follower su Instagram*)
- I punti di partenza per i percorsi ciclistici ed escursionistici nei due territori lariani sono rispettivamente:
 - **Canzo (~3.200 presenze** nel 2019) nel Triangolo Lariano
 - **Centro Valle Intelvi (>30.700 presenze** nel 2019)

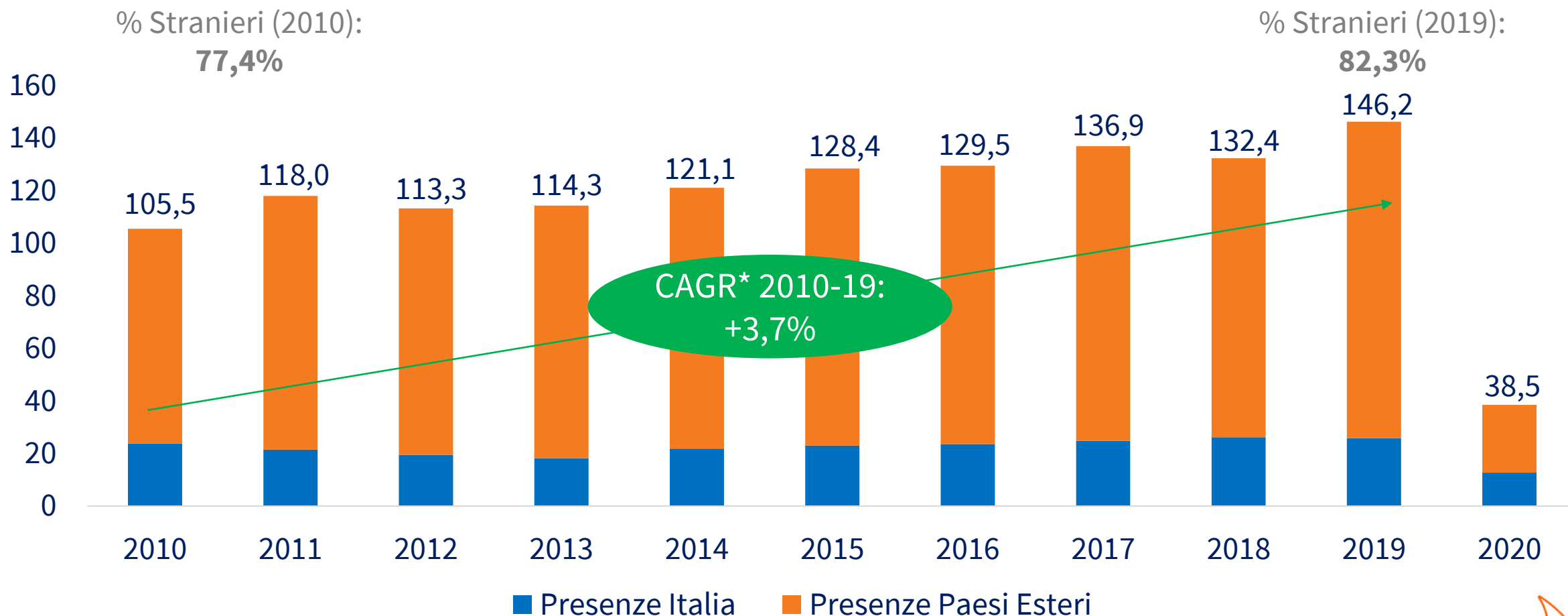
Un punto di attenzione: nel 2020 la Provincia di Como è stata 2° per calo di presenze turistiche (-62,7% vs -60,8% Lombardia)

Andamento delle presenze turistiche nelle Province lombarde
(variazione percentuale), 2019-2020



Il caso di Cernobbio: negli ultimi 10 anni le presenze sono aumentate (+4%), in particolare tra quelle straniere (+5 p.p.)

Andamento delle presenze turistiche nel Comune di Cernobbio (valori assoluti), 2010-2020

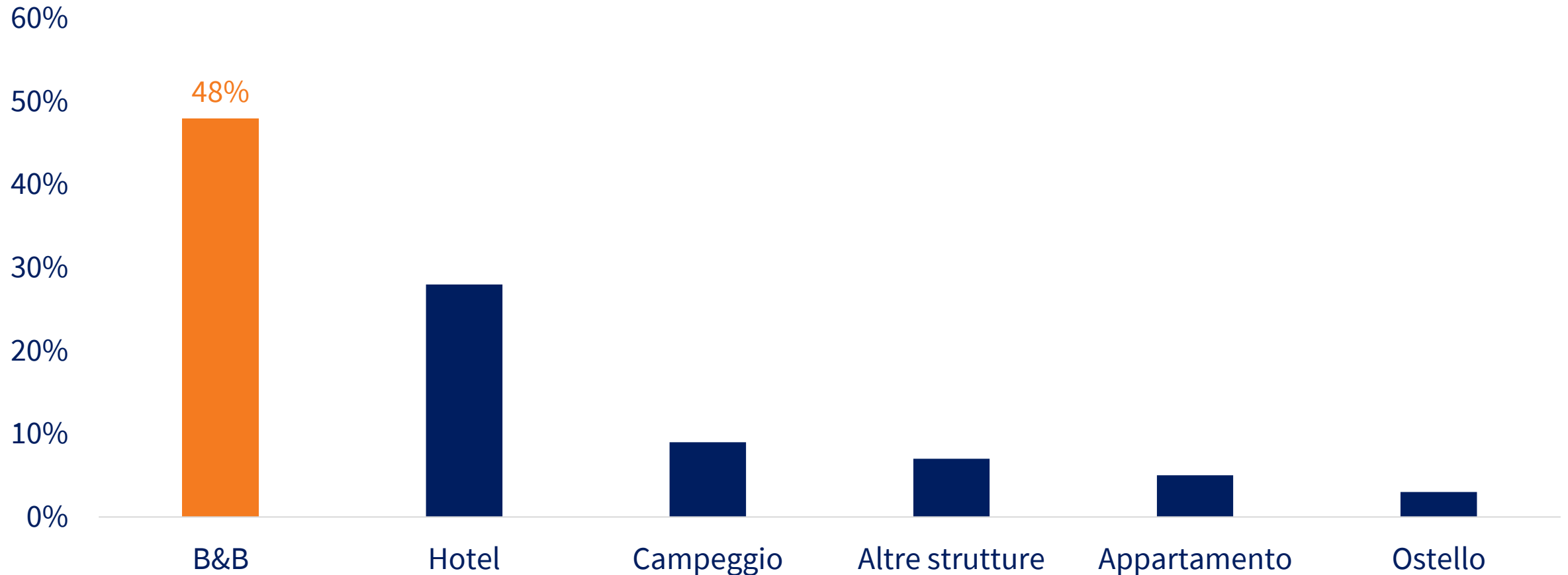


2.

*Dotazione di strutture ricettive e offerta di servizi
per il cicloturista/escursionista*

Oggi il 76% dei cicloturisti italiani predilige strutture ricettive di fascia media (B&B o alberghi) per il pernottamento

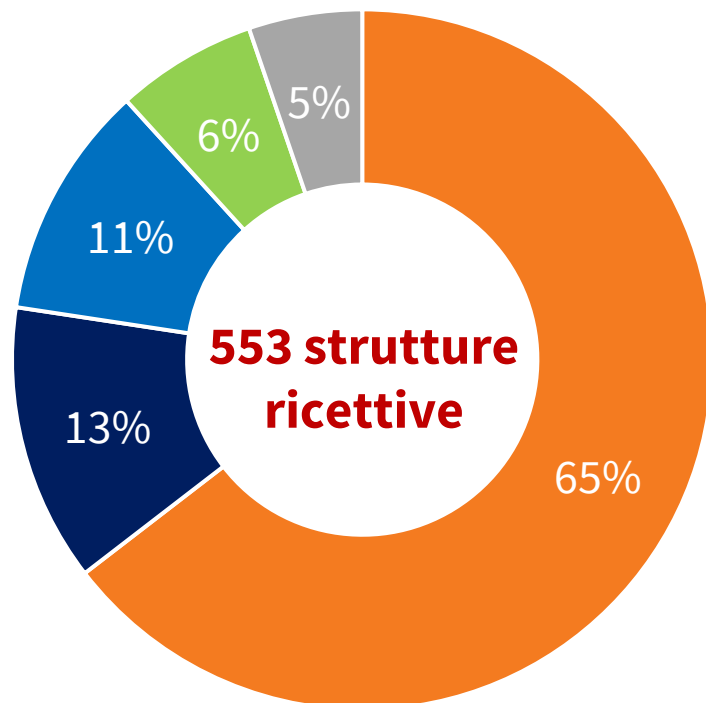
Scelta delle strutture ricettive da parte dei cicloturisti italiani (% delle risposte), 2021



Il 70% delle strutture ricettive dei due territori del Lago di Como GAL sono case e appartamenti a gestione non imprenditoriale

Offerta ricettiva nel Triangolo Lariano

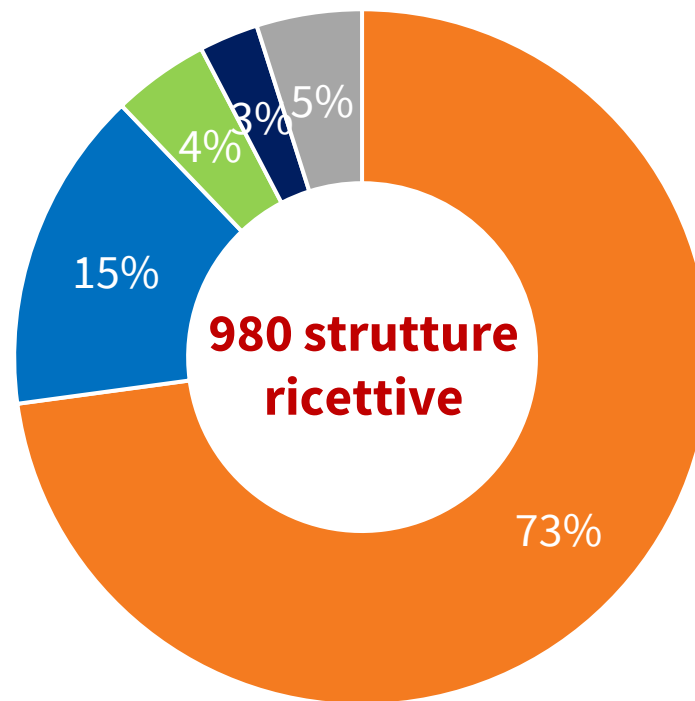
(%, per categoria), 2021



Comuni con maggiore offerta di strutture ricettive: Lezzeno (17,5%), Nesso (13,4%) e Brunate (9,8%)

Offerta ricettiva in Valle d'Intelvi

(%, per categoria), 2021



Comuni con maggiore offerta di strutture ricettive: Tremezzina (39,3%), Cernobbio (11,6%) e Argegno (10,7%)

Legenda:

- Case/appartamenti a gestione non imprenditoriale
- Bed & Breakfast
- Case/appartamenti vacanze
- Hotel
- Altro*

(*) Include: Foresterie
Lombarde, Agriturismo, Rifugi
Alpini, Locazione Turistica
Imprenditoriale, Locande,
Campeggi, R.T.A, Ostelli

Oggi il cicloturista cerca soluzioni che uniscano la comodità dell'esperienza al benessere della persona

Le caratteristiche desiderate dal cicloturista italiano nelle strutture ricettive e relativo livello di soddisfazione
(scala crescente con punteggio da 1 a 5, dove 1 = scarsa soddisfazione e 5 = elevata soddisfazione), 2021

Luogo chiuso dedicato al ricovero delle bici (3,8)	Ristorazione adeguata (3,5)	Percorsi natura (2,8)	Frigorifero a disposizione (2,7)
Esistenza di rastrelliere o ganci a muro (2,5)	Servizi di informazione e guide cicloturistiche (2,4)	Angolo officina per piccole riparazioni (2,2)	Servizio di lavanderia (2,2)

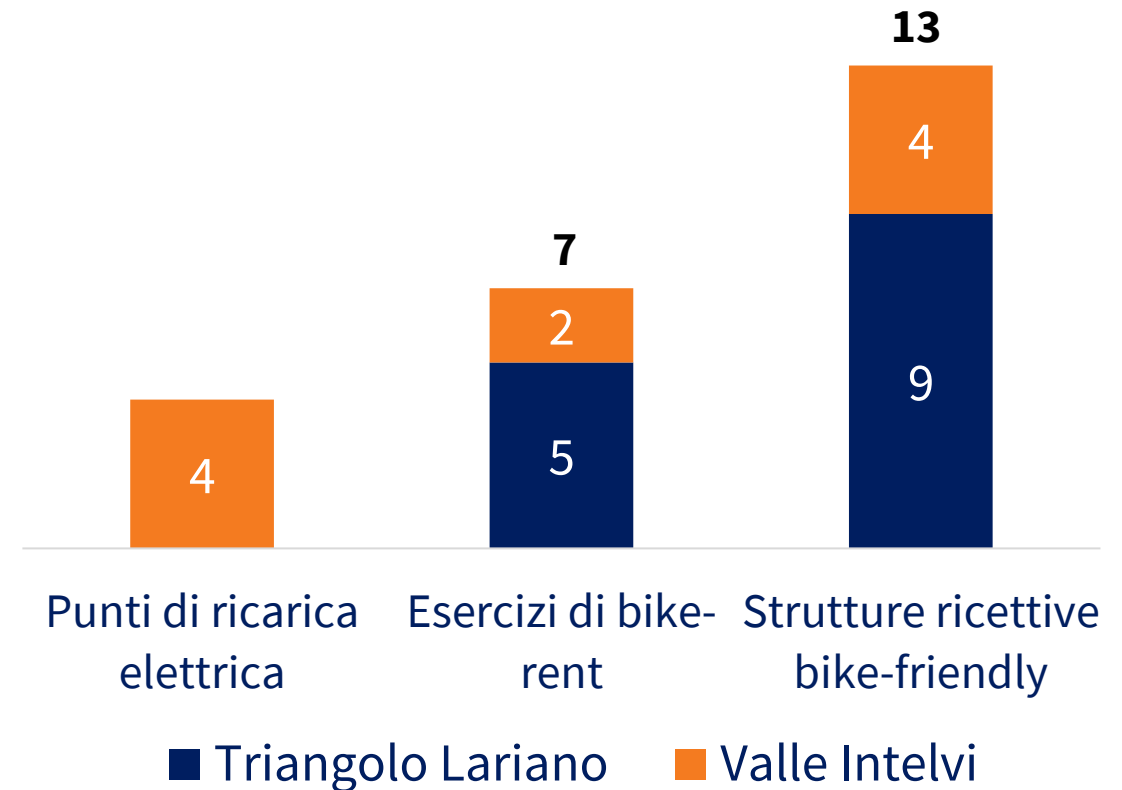
Recenti indagini indicano che i **ciclisti stranieri** prediligono strutture adatte alle loro specifiche esigenze, come:

- Possibilità di parcheggiare o custodire una bicicletta in hotel
- Offerta di informazioni specifiche sul percorso in più lingue
- Pasti adeguati alle esigenze dei ciclisti
- Possibilità del trasporto bagagli e/o di trasferimento della bicicletta da un alloggio all'altro, nel caso di soggiorno in luoghi diversi

Tuttavia, l'offerta di servizi "evoluti" per il cicloturismo non è ancora adeguata nei due territori lariani

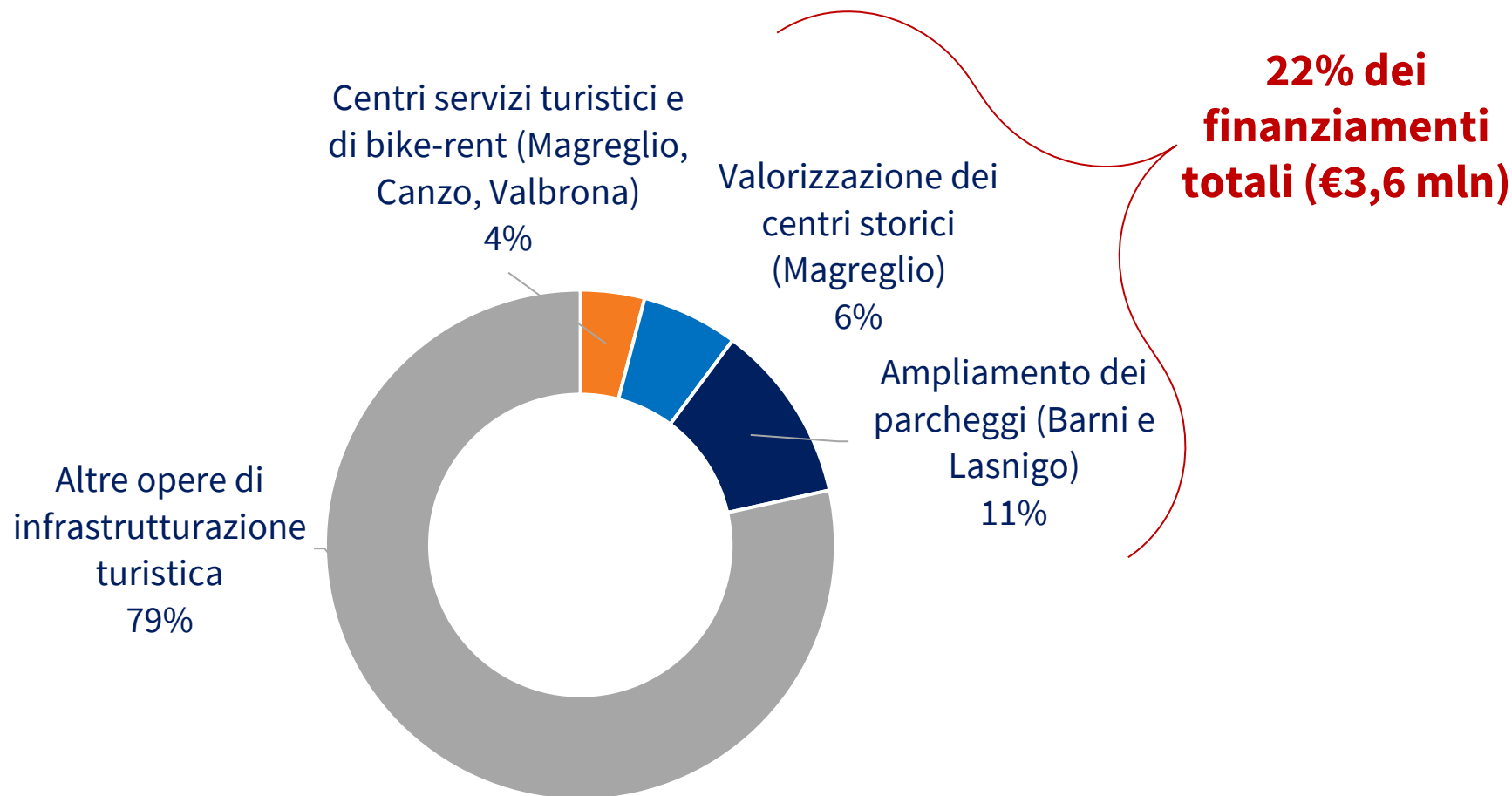
- Nel Triangolo Lariano e in Valle d'Intelvi è ancora **ridotta la dotazione di infrastrutture di ricarica elettrica**
- Al contrario, sono presenti una ventina di operatori di servizi di noleggio di bici e *e-bike* (in fase di sviluppo) e strutture attrezzate per il cicloturismo (in maggioranza attive **su base stagionale**)
- Alcuni punti d'attenzione per il prossimo futuro (metà 2022):
 - Il **Museo del Ciclismo di Magreglio** metterà a disposizione diverse biciclette convenzionali ed *e-bike* per i propri ospiti al fine di favorire l'esplorazione del territorio limitrofo
 - Grazie ad una convenzione tra gli enti pubblici locali, presso la stazione di **Canzo** sarà inaugurato un *Bike Point* con una dotazione di **44 bici**, in gestione ad un soggetto privato

Offerta di servizi *bike-friendly* nel Triangolo Lariano e in Valle d'Intelvi (unità), 2021



È da valutare con favore il finanziamento del progetto "Borgo Ospitale" con €16,7 mln da Regione Lombardia

Focus sui progetti del bando "Borgo Ospitale" collegabili direttamente alla vocazione del territorio come *hub* del ciclo-escursionismo (val. %), 2021



Alcune delle **42 progettualità** previste dal bando "Borgo Ospitale" – promosso dalla Comunità Montana del Triangolo Lariano e finanziate da Regione Lombardia – possono contribuire a potenziare la connettività e la vocazione ciclo-escursionistica del Triangolo Lariano quale destinazione turistica *outdoor*

Focus – I progetti realizzati e in corso nel territorio della Valle d'Intelvi per le strutture ricettive e i servizi ai turisti

- Il **progetto regionale ASSET Valle Intelvi Cuore Verde di Lombardia** ha finanziato la **ricettività minore** e una **rete diffusa di negozi di prossimità e di attività artigianali** per servizi a supporto di chi sceglie il territorio lariano per escursionismo
- Il **Distretto del Commercio** della Valle d'Intelvi ha **finanziato giovani imprese di noleggio, assistenza e officine per biciclette**
- Grazie alla collaborazione con **Associazioni locali Team Bike Valle Intelvi e Valle Intelvi Turismo**, si è consolidata l'**attività di noleggio di mountain bike e e-bike** da parte di diversi attori privati e la creazione di **itinerari ad hoc**
 - Il **Ponte Verde tra i 2 Laghi** è un progetto messo a punto dai Comuni di Centro Valle Intelvi e di Alta Valle Intelvi realizzato con il contributo di Regione Lombardia per **promuovere e fare scoprire la Valle al pubblico dei cicloturisti e degli e-biker**
- Il Comune di **Cernobbio**:
 - Ha avviato una collaborazione con la Provincia di Como e le autorità di bacino del Lago per progettare l'area della **passeggiata panoramica di Villa d'Este** e collegarla alle piste ciclabili presenti
 - Ha approvato un progetto esecutivo (finanziato dal Lago di Como GAL) di sviluppo turistico per il **recupero dei sentieri** che vanno da Villa Bernasconi sino alle montagne circostanti

Focus – I progetti realizzati e in corso nel territorio del Triangolo Lariano per le strutture ricettive e i servizi ai turisti

- Il Comune di Canzo ha avuto accesso a dei bandi regionali per realizzare – nella Piazza del Mercato – una **palestra a cielo aperto** che sarà inaugurata nell'estate 2022
 - Il **costo del progetto** è stato sostenuto in parte da Regione Lombardia (40mila Euro) e in parte dal Comune (30mila Euro)
 - La palestra, che si troverà dentro un parco, disterà circa 200 metri dal centro di Canzo, 2,5 km dal Lago del Segrino e circa 2 ore a piedi dal Parco dei Corni di Canzo
- Il Comune di Canzo ha partecipato ad un bando di Regione Lombardia (del valore di 12,2 milioni di Euro) per un **nuovo plesso scolastico unico** (che aggregherà circa 12 classi di scuole elementari e medie e sarà dotato di spazi verdi) da realizzarsi davanti alla Comunità Montana e alla stazione ferroviaria del Comune
 - È prevista la costruzione, al posto del precedente edificio scolastico, di un **autosilo** da circa 200 posti (con un costo stimato in circa 2 milioni di Euro)
- È in corso la **valorizzazione di alcune strutture di assoluto pregio** per adibirle a eventi, convegni, matrimoni:
 - La casa vacanza «Perla del Segrino» (nelle vicinanze del Lago) e Villa Rizzoli sono strutture riconosciute per poter ricevere eventi come i matrimoni
 - La «**Casa di Prim'Alpe**» viene utilizzata da Legambiente per organizzare e realizzare i convegni dell'Associazione
 - Il **rifugio di Terz'Alpe** è stato recentemente adibito ad agriturismo

3.

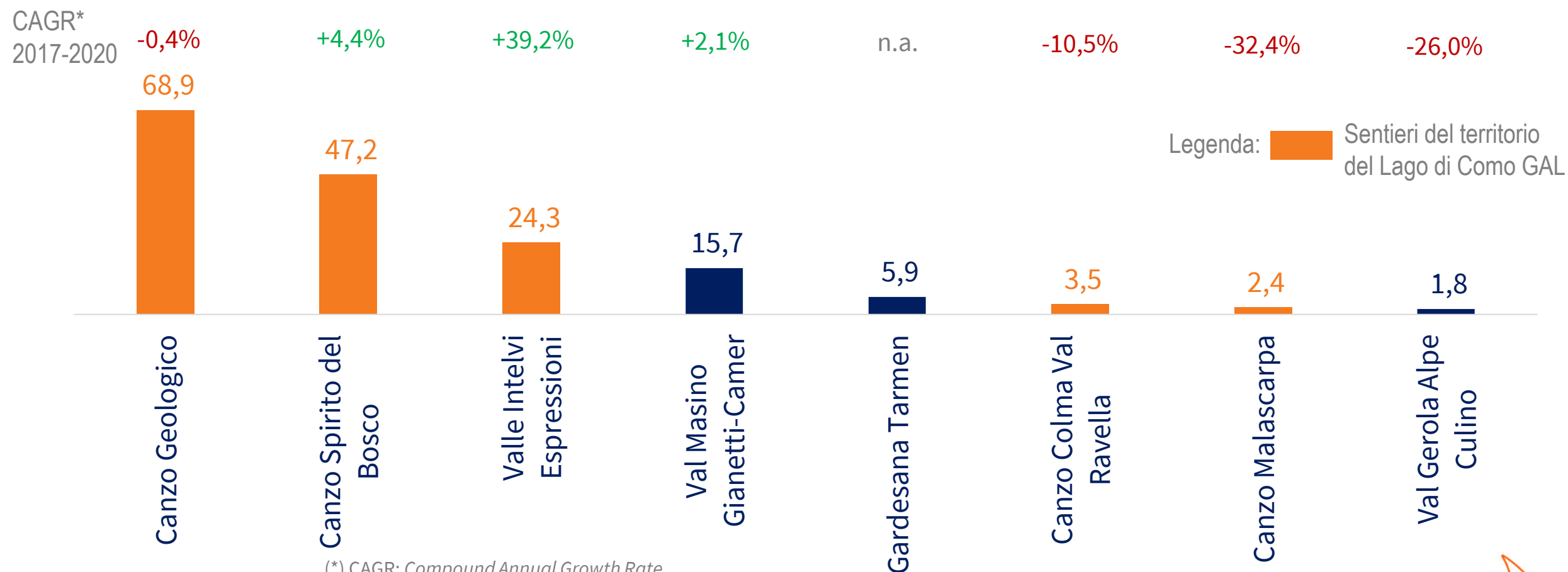
*Dotazione di piste ciclabili e sentieri
e relativo stato di manutenzione*

Lo stato dell'arte: la dotazione di piste ciclabili e sentieri in Valle d'Intelvi e nel Triangolo Lariano

Valle d'Intelvi		Triangolo Lariano	
Tratta	Estensione in km (andata e ritorno)	Tratta	Estensione in km (andata e ritorno)
Dizzasco-Cerano-Veglio-Giuslino-Dizzasco	11,3	Barni	15,1
Lura-Monte Pasquella	16,6	Canzo (per esperti su Mountain Bike o bici da strada)	75,3
Pian delle Alpi	33,7	Canzo (per famiglie su Mountain Bike o bici da strada)	33,0
Castiglione d'Intelvi	57,8	Magreglio	11,1
Lasnigo- Asso	18,9		
Totale tratte percorribili	138,3	Totale tratte percorribili	59,2 - 101,5

La rete di sentieri nei due territori lariani è un forte attrattore turistico: il sentiero Geologico è il più visitato in Lombardia...

Presenze turistiche nei sentieri nelle foreste della Lombardia (valori in migliaia), 2020

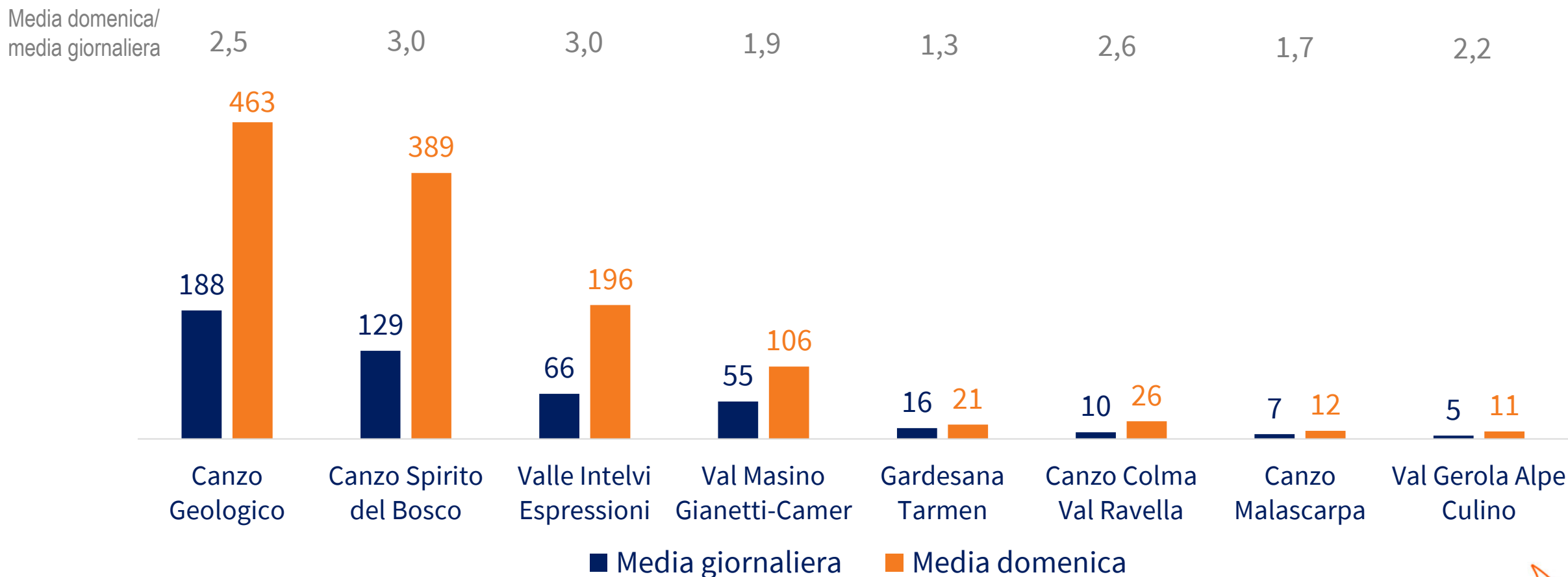


(*) CAGR: *Compound Annual Growth Rate*.

Fonte: elaborazione The European House – Ambrosetti su dati ERSAF, 2022

...in particolare la domenica, che riporta valori medi tra le 2 e le 3 volte superiori al resto della settimana

Presenze turistiche nei sentieri nelle foreste della Lombardia: frequenza durante la settimana e la domenica (valori assoluti), 2020



Le caratteristiche dell'infrastruttura turistica cercate dal cicloturista...

Le principali esigenze del cicloturista italiano con riferimento alle piste ciclabili, 2021

Varietà di percorsi e piste ciclabili	Sicurezza dovuta alla presenza di un buon fondo stradale	Segnaletica chiara e coerente del percorso	Integrazione dei percorsi cicloturistici esistenti
Vicinanza di negozi di noleggio biciclette e equipaggiamenti*	App/guide con informazioni pratiche su percorsi, alloggi e strutture	Disponibilità di mappe del percorso/brochure presso InfoPoint	Presenza di guide turistiche locali professionali**

Il turista medio esige attenzione verso la **sicurezza** dei percorsi e la **fruibilità** delle piste ciclo-pedonali (segnaletica e collegamenti con altri itinerari)

(*) Es. caschi, kit di attrezzi/riparazione, lucchetti, borse per il trasporto, borracce, mappe e/o passeggini

(**) Guide turistiche con una buona conoscenza delle misure di pronto soccorso e di riparazione delle biciclette, dei luoghi e della cultura locali e, nel caso di turisti esteri, delle lingue straniere

Fonte: elaborazione The European House – Ambrosetti su fonti varie, 2022

... e i punti d'attenzione per i due territori lariani

- A. I territori del Triangolo Lariano e della Valle d'Intelvi **non hanno una rete sviluppata di piste ciclabili**:
- Per conformazione morfologica e pendenza dei tracciati, **non è possibile costruirne di nuove**
 - La sentieristica è utilizzabile a fini ciclistici solo da turisti **al di sopra dei 14 anni** (non prestandosi quindi alle esigenze di famiglie con bambini)
- B. Parte delle piste ciclopedonali e sentieri (in asfalto o miste) di entrambi i territori necessita di interventi di **manutenzione**:
- Anche a seguito dei danni causati dai recenti fenomeni di dissesto idro-geologico dell'estate 2021 la rete **non versa in buone condizioni**
 - I fondi destinati alla **manutenzione ordinaria e, soprattutto, straordinaria** non sono adeguati alle necessità (**€12.000 stanziati per l'anno 2021**)
 - Ad esempio, il Comune di Canzo mette a disposizione circa **20mila Euro** per la manutenzione dei sentieri, ma circa 1/3 è dedicato a coprire i **costi del personale**



Tale situazione riduce l'**attrattività** dei due territori lariani verso potenziali visitatori e mina le condizioni di **sicurezza** per i cicloturisti

A La Provincia di Como non possiede ad oggi ciclovie di qualità*

	Ciclovie di qualità in Lombardia	Prov. attraversate	Estensione
1	Ciclabile del Ticino	VA, MI, PV	98 km
2	Il sentiero della Valtellina	LC, SO	97 km
3	Ciclovie dell'Unesco	MN, CR	47 km
4	Pista ciclabile del Lago di Varese	VA	47 km
5	Ciclovie Peschiera del Garda - Mantova	BS, MN	44 km
6	Pista ciclabile del Naviglio della Martesana	MI, BG	35 km
7	Pista ciclabile del Naviglio Pavese	MI, PV	33 km
8	Itinerario ciclabile della Valchiavenna	SO	33 km
9	Pista ciclabile della Val Seriana	BG	31 km
10	Naviglio Grande	MI	23 km
11	Pista ciclabile della Val Brembana	BG	21 km
12	Pista ciclopeditone della Valmorea	VA	18,5 km
13	Ciclovie della Val Cavallina	BG	13 km

Il riconoscimento di futuri itinerari ciclabili nel territorio lariano, a partire dalla rete attuale nel Triangolo Lariano e Valle d'Intelvi, dovrà soddisfare una serie di **criteri** (da rispettare nel tempo)

(*) Per «ciclovie di qualità» si intendono quei percorsi che per infrastruttura, caratteristiche del paesaggio, sicurezza, servizi offerti, possono essere considerati al di sopra della media nazionale; sono percorsi segnalati e superiori ai 5 km.

Focus – Il "nodo" del finanziamento della manutenzione delle piste ciclabili e sentieri in Lombardia (1/2)

B

- Le competenze in materia di finanziamento e manutenzione dei sentieri variano di Regione in Regione:
 - La **Regione** regola la materia e ne **finanzia gli interventi**
 - I **Comuni** svolgono le **attività di gestione** del proprio territorio; a questi si aggiungono gli **Enti Parco** e gli enti che si occupano della gestione delle aree forestali
- In Lombardia la materia è regolata dalla **Legge Regionale 5/2017**, che definisce le competenze della Regione e individua gli enti competenti secondo uno schema scalare:
 - Gli enti gestori delle aree regionali protette
 - Le Comunità Montane, ove non presenti le unioni di comuni
 - Infine i comuni per i territori che non sono sotto il controllo dei precedenti enti
- Per ciascuna porzione di REL (Rete Escursionistica della Lombardia) gli enti competenti:
 - Provvedono, **nel limite delle risorse disponibili all'interno del proprio bilancio**, utilizzando **fondi comunitari, nazionali e regionali disponibili**, alla manutenzione e al recupero dei percorsi, anche attraverso collaborazioni con il CAI o con il Collegio Regionale delle Guide Alpine della Lombardia
 - Possono avvalersi, per l'esecuzione di interventi di manutenzione, dell'Associazione Nazionale Alpini (ANA), di gestori dei rifugi alpinistici ed escursionistici, di altri soggetti, di enti o di associazioni del territorio

B Focus – Il "nodo" del finanziamento della manutenzione delle piste ciclabili e sentieri in Lombardia (2/2)

- La **manutenzione dei sentieri** in Lombardia è regolata dall'art. 36 della L.R. 5/2017, in base a quale la Regione può concedere agli enti, alle associazioni e ai soggetti privati agevolazioni e finanziamenti per interventi di tracciatura, la realizzazione di attività di manutenzione, per la realizzazione di segnaletica lungo i percorsi e cartografia elettronica dei sentieri
- Le Regioni, sulla base delle proprie risorse finanziarie, sono tenute a stanziare le eventuali risorse destinate alla manutenzione della rete sentieristica regionale, che vengono **trasferite agli enti locali territorialmente competenti** (Comuni, Unioni di Comuni, Comunità Montane):
 - L'ente locale pone tra le proprie finalità la manutenzione e la segnatura della rete sentieristica e della viabilità minore del proprio territorio, in ottemperanza a leggi e consuetudini adottate a livello regionale e nazionale, attribuendo al Sindaco il dovere di impedirne l'accesso in caso di pericolo (ad es., dissesto idrogeologico) e le conseguenti responsabilità
 - La responsabilità del sentiero è posta in capo all'ente territorialmente competente (in genere il Comune e/o il parco se ricompreso in tale ambito)

Sarà fondamentale l'integrazione con le piste ciclabili urbane ed extra-urbane di Como in fase di finanziamento

- Allo stato attuale, la **rete ciclabile** del territorio del Comune di Como appare poco sviluppata e frammentaria, interessando perlopiù la Convalle e il lungolago
- Tuttavia, diversi progetti sono attualmente in corso per **potenziare la rete attuale**:
 - Fuori Convalle, sono stati recentemente realizzati il **percorso ciclopeditonale lungo via Tentorio** e oltre il confine comunale il percorso ciclopeditonale lungo via Lovesana per l'accesso al nuovo polo Ospedaliero Sant'Anna
 - A supporto della rete ciclabile esistente, è attivo il servizio di *bike sharing* con 16 postazioni e sono state realizzate **2 velostazioni** in corrispondenza delle stazioni ferroviarie di Como Borghi (**90 posti bici**) e di Grandate-Breccia
- Inoltre, è stato recentemente pubblicato un bando per installare **20 colonnine** sul territorio comunale (ciascuna con 2 prese per le auto elettriche per un totale di **40 posti auto** e una presa per le *e-bike*)
- Infine, con riferimento ai **collegamenti extra-urbani**, è in corso la realizzazione della **Pista dei Pellegrini**, che dovrebbe collegare in 5 lotti la Svizzera con Grandate e finanziata per 1,5 milioni di Euro da Regione Lombardia
 - Il primo tratto urbano è in fase di costruzione e andrà da Tavernola a viale Roosevelt passando per Villa Olmo (primi 3 lotti già approvati), mentre i restanti 2 lotti sono ancora in fase di definizione

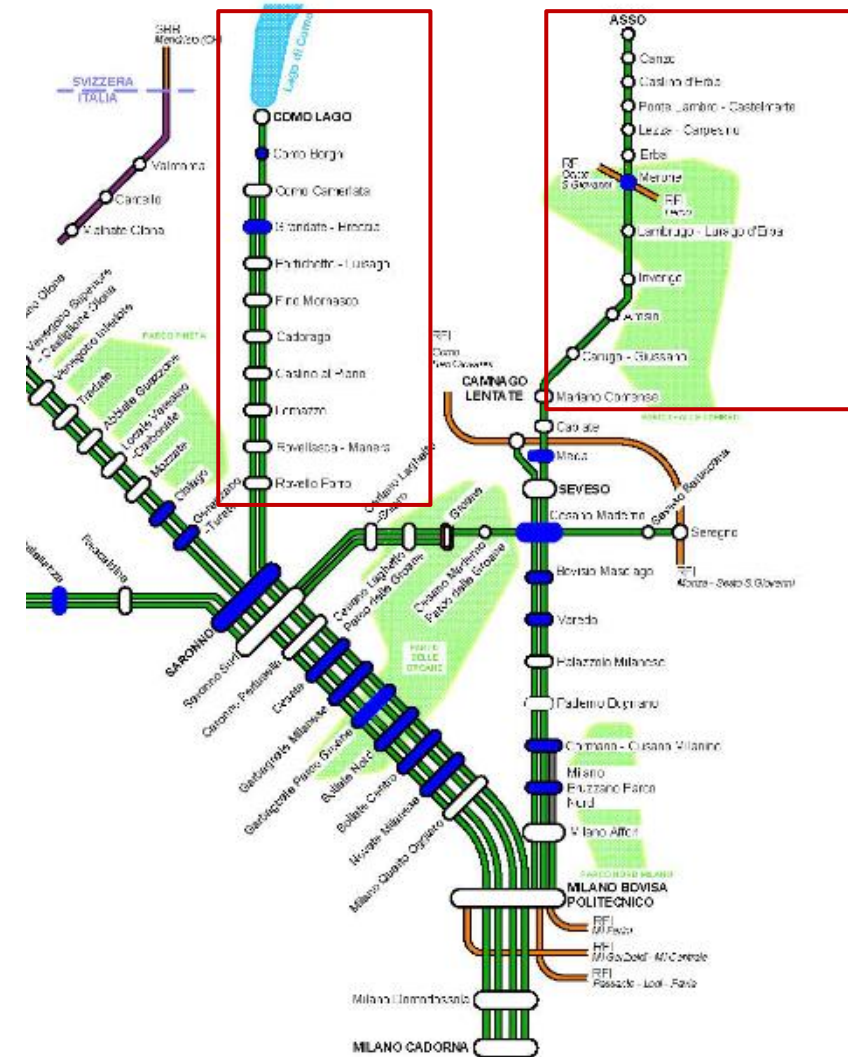
4.

*Servizi di collegamento con i territori
(alternativi alla mobilità privata su gomma)*

I due territori lariani si devono confrontare con un sistema di connettività che non ne favorisce la raggiungibilità (1/2)

- Nel Triangolo Lariano, i tempi dei **servizi pubblici su ferro e gomma** di collegamento di Canzo con Milano e Como inducono i turisti occasionali a preferire lo **spostamento con l'auto privata**, con conseguenti effetti di congestione del traffico locale nei giorni festivi sulle strade SP40, SP41 e Valassina
- Le tratte ferroviarie collegano Milano con **Como e le stazioni di Canzo e Canzo/Asso** (capolinea), mentre i collegamenti su autobus operano sulla linea **C20 Como-Argegno-Lanzo**

Treni Milano-Canzo (sab. e dom.)		Treni Como-Canzo (sab. e dom.)	
Collegamenti diretti	27	Collegamenti diretti	0
Collegamenti con 1 cambio	10	Collegamenti con 1 cambio	21
		Collegamenti con 2 cambi	23
		Collegamenti con 3 cambi	10



I due territori lariani si devono confrontare con un sistema di connettività che non ne favorisce la raggiungibilità (2/2)

- In Valle d'Intelvi, i collegamenti via **autobus** da Como verso i paesi della Valle sono **limitati nei fine settimana** (soprattutto nei periodi estivi)
 - La prima corsa dell'autobus parte alle 06.00 di mattina da Como e l'ultima alle 17.30 da Como
 - Questo spinge i turisti a dover raggiungere Centro Valle Intelvi con i mezzi privati sulla Via Regina (SS 340)
- Un punto d'attenzione per l'area riguarda il recente avvio dei lavori di realizzazione della c.d. **Variante della Tremezzina**, che hanno richiesto la chiusura della Statale a Colonno da novembre 2021 ad aprile 2022
- Ad oggi, inoltre, **non è prevista la possibilità di trasportare biciclette a bordo dei pullman** per vincoli normativi (es. *layout* dei mezzi che non prevedono rastrelliere) e gestionali (es. tempo richiesto da carico/scarico con potenziali ritardi sugli orari delle corse e responsabilità in caso di danni alle bici)



In sintesi:

- I due territori del Lago di Como GAL mostrano **potenzialità** per affermarsi come una meta d'interesse in Lombardia per cicloturisti ed escursionisti alla luce del patrimonio paesaggistico-ambientale e della tipologia di offerta ricettiva
- Occorre tuttavia intervenire su almeno tre «fattori abilitanti» che possono ostacolare il raggiungimento di questa vocazione:
 1. **Manutenzione nel continuo delle piste ciclo-pedonali** (reperimento di fondi aggiuntivi alle risorse regionali)
 2. **Potenziamento dei collegamenti del TPL** (soprattutto nei giorni festivi) per disincentivare il trasporto privato
 3. **Adeguamento della rete di servizi accessori** (es. reti di ricarica elettrica, *bike-rent*, ecc.)

Indice

1. Obiettivi e metodologia di lavoro dell'iniziativa
2. Le opportunità associate allo sviluppo della mobilità lenta e del ciclo-escursionismo
3. Il posizionamento dei territori lariani nel ciclo-escursionismo
- 4. Gli ambiti d'intervento prioritari per valorizzare la vocazione del Triangolo Lariano e della Valle d'Intelvi come *hub* di itinerari escursionistici e cicloturistici**

I 5 ambiti d'intervento per affermare il Triangolo Lariano e la Valle d'Intelvi come poli della mobilità lenta

1

Specializzazione della offerta cicloturistica dei territori del Triangolo Lariano e della Valle d'Intelvi

2

Attivazione di **modalità di finanziamento integrative** e **sviluppo di collaborazioni pubblico-private**

3

Promozione della **integrazione modale in chiave sostenibile** nei **collegamenti su ferro, gomma, via lago e funivia**

4

Evoluzione dell'**offerta dei servizi per il ciclo-escursionismo** da parte del **sistema ricettivo e turistico locale**

5

Potenziamento della **comunicazione** dell'offerta cicloturistica del territorio sulla *piattaforme social*

Proposta: specializzazione dell'offerta cicloturistica dei territori del Triangolo Lariano e della Valle d'Intelvi

Il rationale della proposta:

- Le due aree lariane non hanno ancora definito un *target* preciso a cui proporre le proprie offerte cicloturistiche
- L'assenza di un Piano per la Mobilità Ciclistica elaborato dalla Provincia di Como rende difficile lo sviluppo di proposte e iniziative di carattere sistemico

Cosa fare:

- Realizzare una **segmentazione** dei fruitori delle esperienze di ciclo-escursionismo per fasce di età:
 - **Turisti della terza età**, puntando sul concetto dell'*active aging*, in Valle d'Intelvi
 - **Famiglie, coppie *under 50* e giovani** nel Triangolo Lariano
- Tale specializzazione dovrà essere implementata secondo una mappatura *ad hoc* (survey) delle categorie *target* e delle rispettive esigenze, **operando in sinergia con il progetto "OltreLario"** promosso dal Lago di Como GAL per favorire la scoperta del patrimonio naturalistico, artistico, culturale ed enogastronomico del territorio e valorizzare i borghi rurali



Proposta: attivazione di modalità di finanziamento integrative e sviluppo di collaborazioni pubblico-private

Il rationale della proposta:

- Le risorse finanziarie, stanziare da Regione Lombardia e dai Comuni facenti parte del GAL, non sono sufficienti per garantire la manutenzione ordinaria e straordinaria delle reti
- Emerge la necessità di valorizzare al meglio le «energie» del territorio lariano, a partire dal settore privato e dall'associazionismo

Cosa fare:

- Favorire **modelli pubblico-privati** di copertura delle spese di manutenzione/estensione della rete ciclo-pedonale
- Promuovere collaborazioni con **grandi gruppi (del territorio e/o nazionali)**, associazioni del Terzo Settore e *community* nel settore del cicloturismo per il reperimento di finanziamenti ulteriori da destinare alla manutenzione delle reti
- Prevedere, in coordinamento con i Comuni, una **verifica annuale** dei percorsi e della segnaletica esistente e la possibilità di finanziare la manutenzione di sentieri/mulattiere e la sostituzione e/o integrazione dei cartelli
- Realizzare accordi tra gli enti pubblici locali con aziende del TPL e operatori privati della mobilità (locali e/o nazionali) per l'**installazione di colonnine pubbliche di ricarica elettrica** nei principali luoghi d'interesse e/o punti di ritrovo/sosta (es. piazze dei centri storici, parcheggi nelle aree limitrofe all'inizio degli itinerari, stazioni di autobus/ferroviarie, ecc.)

Un esempio di collaborazione con il Terzo Settore per la manutenzione dei sentieri pedonali e piste ciclabili

- Nella Provincia di Lecco, nel 2020, grazie all'accordo tra i Comuni soci di Lario Reti Holding* e la Fondazione comunitaria del Lecchese Onlus, è stato istituito un fondo (Fondo sviluppo del territorio provinciale lecchese) con una **dotazione di €2,5 mln da impiegare in 5 anni** su 2 azioni di sistema:
 - La **manutenzione e promozione dei sentieri**
 - Interventi per una maggiore fruizione e valorizzazione del **patrimonio storico-artistico** del Lecchese
- I luoghi su cui intervenire sono stati individuati dal **Comitato dei Sindaci** soci di Lario Reti Holding provenienti dai 7 circondari provinciali e le candidature sono state riservate ad **Enti del terzo settore**
 - L'obiettivo era valorizzare il contributo delle associazioni che, in diversa misura e a vario titolo, si occupano già dei percorsi, **rendendo gli interventi più strutturali ed organici**
- Il primo bando, a fronte di un finanziamento di **396mila Euro**:
 - Ha **raccolto 42 manifestazioni di interesse da parte di 34 enti del Terzo Settore**
 - Ha portato (anche attraverso alleanze tra associazioni e cooperative) a **14 progetti** di manutenzione e promozione dei sentieri pedonali e delle piste ciclabili avviati nel 2021

(*) Lario Reti Holding S.p.A. è il gestore del Servizio Idrico Integrato per tutti i Comuni della Provincia di Lecco, a capitale pubblico degli 87 Comuni delle Province di Lecco e Como

Proposta: promozione dell'integrazione modale in chiave sostenibile nei collegamenti su ferro, gomma, via lago e funivia

Il rationale della proposta:

- Scarsi collegamenti tra i centri maggiori (Como e Milano) e i due poli di area (Canzo e Centro Valle Intelvi)
- Fenomeno della congestione stradale sulle principali direttrici nei giorni festivi nei due territori
- Limitata disponibilità di parcheggi capienti in grado di soddisfare i flussi turistici in prossimità delle piste ciclabili e di punti di ricarica per mezzi elettrici

Cosa fare (1/2):

- Limitare la **circolazione di auto private**, sostenendo il ricorso ai viaggi su autobus, battelli, traghetti e aliscafi, prevedendo «pacchetti» di tariffe agevolate rivolti a chi usa l'aliscafo per studio/lavoro e incentivando l'uso di veicoli elettrici per privati
- Promuovere **collaborazioni con l'operatore ferroviario di tipo «Train&Bike»**, ispirandosi a quanto già previsto in Lombardia nei territori di Mantova, Varese, Lecco e sul Lago di Garda (possibilità di raggiungere una di queste destinazioni via treno e noleggiare *in loco* una bici/e-bike ad un prezzo convenzionato, al fine di incentivare la raggiungibilità delle aree su mezzi meno inquinanti) e con il sistema della **Navigazione Laghi**

Proposta: promozione dell'integrazione modale in chiave sostenibile nei collegamenti su ferro, gomma, via lago e funivia

Cosa fare (2/2):

- Costituire **Task Force** specifiche sui territori del Triangolo Lariano e Valle d'Intelvi tra Istituzioni regionali, Comuni del territorio e operatori del TPL per **regolamentare il trasporto delle biciclette all'interno dei mezzi di trasporto pubblico locale**
- Di comune accordo con l'operatore di riferimento locale del TPL, incrementare il **numero di corse degli autobus** che collegano Como con Centro Valle Intelvi (linea C20) durante le stagioni di maggiore presenza turistica (primavera ed estate) e/o adottare **meccanismi di incentivazione** del ricorso al mezzo pubblico su gomma
- Sviluppare forme di **integrazione degli orari dell'offerta di trasporto su scala provinciale e regionale** al fine di poter pianificare il viaggio di arrivo/ritorno nel Triangolo Lariano e Valle d'Intelvi
- Valorizzare il **Parco Lago Segrino**, ad esempio attraverso la realizzazione di un centro sportivo (es. *padel*, arrampicata, ecc.), strutture alberghiere e/o di ristoro e la **funivia di Pigra**, in modo da offrire anche altri «pacchetti» ai turisti che non sono necessariamente interessati al turismo «da lago»

Il caso del sistema di TPL extraurbano a Lecco: le campagne "Ti porto io!" e "Ti porto io, in montagna!"

- Il Comune di Lecco ha deciso di favorire lo spostamento attraverso i mezzi pubblici, per diminuire il livello di emissioni e per non aggravare ulteriormente i livelli di congestione urbana
- Con il progetto «**Ti porto io!**», il Comune di Lecco incentiva l'utilizzo del trasporto pubblico locale, offrendo un **abbonamento agevolato per tutti gli under-19 residenti a Lecco** (tessera da €10 *una tantum*)
 - 1.545 le richieste di abbonamento presentate e 533 tessere consegnate (dati a luglio 2021)
- Il Comune di Lecco, in collaborazione con Linee Lecco ha attivato, per il periodo maggio-settembre 2021, anche il progetto «**Ti porto io, in montagna!**»:
 - Servizio di **bus navetta a/r gratuita per le giornate di domenica**, facilitando così il raggiungimento delle aree montane della zona e consentendo agli escursionisti di lasciare la proprio auto in città
 - Corse previste ogni ora dalle 8.00 alle 20.00, con 3 destinazioni diverse*



Un esempio di mobilità intermodale: l'esperienza di AutoPostale in Svizzera

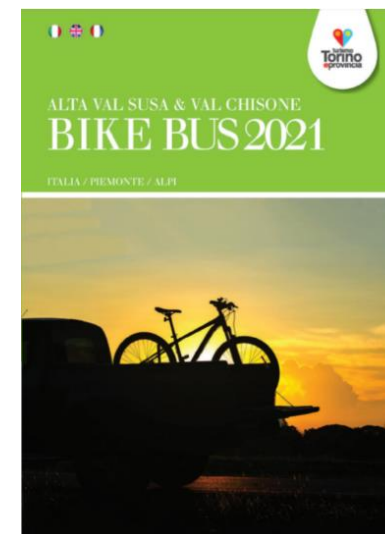
- Oggi la quota di passeggeri trasportati da AutoPostale per turismo è pari al **25%** e tale dato è in continua crescita
- Dal **2013**, AutoPostale (2.370 veicoli e 135 milioni di persone trasportate nel 2021) offre il **trasporto di biciclette per le linee turistiche** a livello capillare su tutto il territorio nazionale
- Le regioni svizzere dove si utilizzano maggiormente le biciclette sono il **Vallese, Berna e i Grigioni**:
 - Durante la stagione estiva (maggio-ottobre), tutti gli autopostali che circolano in queste zone, ad eccezione dei minibus e dei veicoli impiegati nel trasporto urbano, sono provvisti di **portabici fissati alla coda del veicolo** (5-6 biciclette)
 - Nelle principali località turistiche o in cui si cambia linea sono disponibili dei **rimorchi speciali per biciclette***
 - Sugli autobus attivi lungo le tratte extra-urbane di collegamento tra località turistiche, il carico/scarico delle biciclette è consentito all'inizio e alla fine del viaggio
 - Sulle linee delle Alpi centrali lo spazio per il trasporto delle biciclette è limitato e la prenotazione è necessaria



(*) Ad esempio, nel Vallese, poiché oggi l'infrastruttura disponibile non basta più a soddisfare la domanda di trasporto, AutoPostale ha deciso di impiegare su diverse linee nell'Alto e Basso Vallese 4 rimorchi per biciclette con una capacità fino a 20 biciclette ciascuno.

Un esempio di servizio "*Bike Bus*": il caso della Val di Susa in Piemonte

- In Val di Susa (valle alpina situata nella parte occidentale del Piemonte e confinante con la Francia), Turismo Torino e Provincia ha elaborato, in collaborazione con Grandi Stazioni Internazionali (che promuove il collegamento delle montagne olimpiche con aerei e treni veloci) un piano per **legare il cicloturismo ai prodotti del territorio**
 - Tra le iniziative realizzate, "**Mangia, bevi e pedala**" prevede escursioni in *mountain bike* elettriche alla scoperta dei più bei percorsi della valle e dei formaggi d'alpeggio
- Nell'estate 2021 (da inizio luglio a fine settembre), è stato attivato – grazie al contributo della Camera di Commercio di Torino – il **servizio "*Bike Bus*"** che ha previsto una **navetta gratuita dotata di carrello portabiciclette** che collega tutte le località dell'Alta Val Susa e Chisone



Focus – Alcuni dei progetti già avviati e in corso nella Valle d'Intelvi (1/3)

COLLEGAMENTO SOSTENIBILE TRA IL LAGO DI LUGANO E IL LAGO DI COMO:

- Attraverso una collaborazione tra la Società di Navigazione del Lago di Lugano e la Comunità Montana Lario Intelvese è in corso la realizzazione di uno studio per la creazione di un collegamento sostenibile tra i due laghi e i relativi territori, con l'obiettivo di:
 - Definire un sistema di **mobilità funzionale sia i turisti che a residenti e giovani**
 - **Individuare una «circolarità di tracciati»** da Como, Lugano, Cantine di Gandria e Alta Valle, per poi riscendere verso Argegno
- Sul Lago di Lugano è stato inaugurato nel 2021 il **battello green** (100% elettrico) e la Comunità Montana Lario Intelvese sta lavorando con il progetto Interreg SMISTO per raccordarsi con il TILO delle Ferrovie italiane ed elvetiche e le ferrovie Nord
- Lo Studio elabora anche idee per **rafforzare il sistema del trasporto pubblico**, con minibus a basso impatto in grado di percorrere le strade spesso molto strette del territorio e raggiungere i territori più isolati come Pigra, Erbonne e Claino con Osteno

CICLOVIA CLAINO-SANTA MARGHERITA DI VALSOLDA:

- È in corso la **costruzione di una ciclovía** che da Claino arriverà sino a Santa Margherita di Valsolda, recentemente finanziata da Regione Lombardia nell'ambito del progetto «Lago Ceresio – Un mondo tutto da scoprire», un intervento che, a fianco dell'Autorità di Bacino Lacuale Ceresio, Piano e Ghirla, vede la presenza dei Comuni, delle Comunità Montane e del BIM Ticino

Focus – Alcuni dei progetti già avviati e in corso nella Valle d'Intelvi (2/3)

ITINERARIO CICLO-PEDONALE «MILANO-COMO-AREGNO-VAL D'INTELVI»:

- Il Distretto del Commercio della Valle d'Intelvi sta lavorando da diverso tempo su questo progetto, condiviso dalla Comunità Montana e dai Comuni, che può promuovere un turismo di qualità (es. quello straniero e legato alla sostenibilità)
 - In particolare, il Distretto ha coinvolto il Consorzio forestale Lario Intelvese, l'Associazione *Bikers* della Val d'Intelvi e l'Associazione Val d'Intelvi V.I.T.
- Nella parte più montana del Distretto esistono già tratti di piste ciclo-pedonali funzionanti, che però **non sono ancora collegate del tutto tra loro** e soprattutto **deve essere completato il raccordo con la strada statale Regina e l'imbarcadero di Argegno**
- Il progetto, dunque, si propone di completare il sistema di percorrenza e creare un **percorso integrato treno-battello-bicicletta**
- L'intervento, in particolare, prevede la definizione di un percorso organizzato e funzionale per un **target di utenze differenziato** (sportivi, famiglie, stranieri, scolaresche, gruppi ciclistici, ecc.) in quanto percorribile sia a piedi che in bicicletta
- Infine, presso l'Imbarcadero di Argegno, a centro valle e in altri comuni strategici sarà posizionato un **punto di bike-sharing**, mentre lungo il percorso saranno attrezzate delle **ciclo-officine**

Focus – Alcuni dei progetti già avviati e in corso nella Valle d'Intelvi (3/3)

ITINERARI SCIISTICI E CICLISTI NEL COMPENDIO DEL SAN PRIMO:

- La Comunità Montana Lario Intelvese ha ottenuto un finanziamento di 3,5 milioni di Euro per rilanciare non solo l'attività sciistica invernale, ma anche l'attività ciclistica durante il periodo estivo, creando **itinerari per i ciclisti** senza i problemi relativi alle caratteristiche delle strade tipiche lariane

Focus – Alcuni dei progetti già avviati e in corso nel Triangolo Lariano

- Vicino al centro ERSAF, di fronte alla stazione del Comune di Canzo, è in corso di attivazione un esercizio per il **noleggio di biciclette** (*bike sharing*), dotato di un'**officina per la manutenzione e il lavaggio dei mezzi**
 - Il progetto è stato già finanziato ed è già presente il progetto esecutivo; a lavori completi dovrebbe essere in grado di disporre di circa **40 biciclette**

Proposta: evoluzione dell'offerta dei servizi per il ciclo-escursionismo da parte del sistema ricettivo e turistico locale

Il rationale della proposta:

- Il cicloturista manifesta aspettative elevate circa l'adeguamento dell'offerta del servizio di ricettività per vivere il territorio in pieno *comfort* e a 360°
- Le strutture alberghiere e B&B/case-vacanze dei due territori lariani devono fare un «salto di qualità» per soddisfare i nuovi bisogni emergenti del turista

Cosa fare:

- **Sensibilizzare il sistema ricettivo** (hotel, B&B, ristoranti, ecc.) sulla predisposizione, secondo una logica incrementale e/o in condivisione, di servizi ancillari all'esperienza di cicloturismo (es. dotazione di *wallbox* per ricarica, offerta di servizi di assistenza e/o manutenzione delle bici, supporto sulle informazioni degli itinerari ciclabili, ecc.)
- Incrementare i **servizi e-bike**, prevedendo la riconsegna del mezzo in un luogo diverso da quello in cui è stato preso a noleggio e *hub* multipli con servizi di *e-bike sharing* condotti da imprenditori locali
- Rafforzamento della **collaborazione con la rete di accompagnatori di media montagna e guide locali**, da coordinare con le esigenze dei turisti (es. il visitatore può scegliere se essere accompagnato lungo il percorso sia a piedi che in bici) e con il calendario stagionale (es. nei *weekend* e il mercoledì – giornata in cui i rifugi sono solitamente visitati dai turisti della terza età)

Strutture *smart* *bike-friendly*: le esperienze di Austria e Alto Adige

- Su 1.128 strutture coinvolte in una recente *survey* condotta in Austria, quasi il **37% ha investito su servizi di ricarica elettrica** per auto e/o biciclette, mentre il 19% ha dichiarato l'intenzione di investire in tale settore nei prossimi 6 mesi



- In Alto Adige è stata introdotta la **certificazione Bett+Bike**, molto conosciuta e apprezzata nei Paesi di lingua tedesca, che contraddistingue le **strutture ricettive *bike-friendly***
- Sviluppata 25 anni fa dall'associazione ciclistica tedesca Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club (ADFC), definisce una serie di **criteri minimi** da rispettare (es. uno spazio protetto per le biciclette, la fornitura di un kit di riparazione, informazioni sulle offerte turistiche locali per le vacanze in bici, ecc.)



Proposta: potenziamento della comunicazione dell'offerta cicloturistica del territorio sulla piattaforma *social*

Il razionale della proposta:

- Il cicloturista si affida sempre più ad informazioni cui può accedere attraverso canali *online* e *app*, in modo semplice e veloce
- Si riscontra una frammentazione delle informazioni tra più portali di informazione turistica (pubblici e/o privati) del Triangolo Lariano e della Valle d'Intelvi

Cosa fare:

- Progettare un **unico sito web di promozione del territorio** per entrambe le aree del GAL Lago di Como, al fine di sistematizzare – attingendo quanto disponibile dai siti *web* già presenti – le informazioni sui percorsi ciclistici, le cartine, la segnaletica sui sentieri, i tempi medi di percorrenza, i punti di interesse turistico, zone ristoro e soggiorno, ecc.
- Aggiornare e diffondere continuamente le **informazioni disponibili** (supportando gli *info-point* già presenti, ampliando l'uso del *webgis* per coordinare i percorsi a guida turistica e produrre «aneddoti» sul territorio oltre che audioguide scaricabili per i turisti) avvalendosi di incarichi agli **uffici tecnici competenti**
- Rafforzare le **occasioni di visibilità sui social network** che i cicloturisti consultano nella fase di ricerca e pianificazione della propria escursione (a partire da Facebook e Instagram) e attraverso modalità più tradizionali (es. interazione con la rete dei visitatori del Museo del Ciclismo di Magreglio; collaborazione con siti *web* specialistici) per pubblicizzare il territorio, valorizzando le azioni previste nel progetto "OltreLario"

La comunicazione degli itinerari ciclo-escursionistici in Svizzera: gli strumenti

In Svizzera, l'escursionismo, il ciclismo e la *mountain bike* sono sport molto popolari nel tempo libero e la Confederazione Svizzera svolge una capillare azione di **informazione e comunicazione** rivolta a cittadini e turisti per incentivare la mobilità lenta:

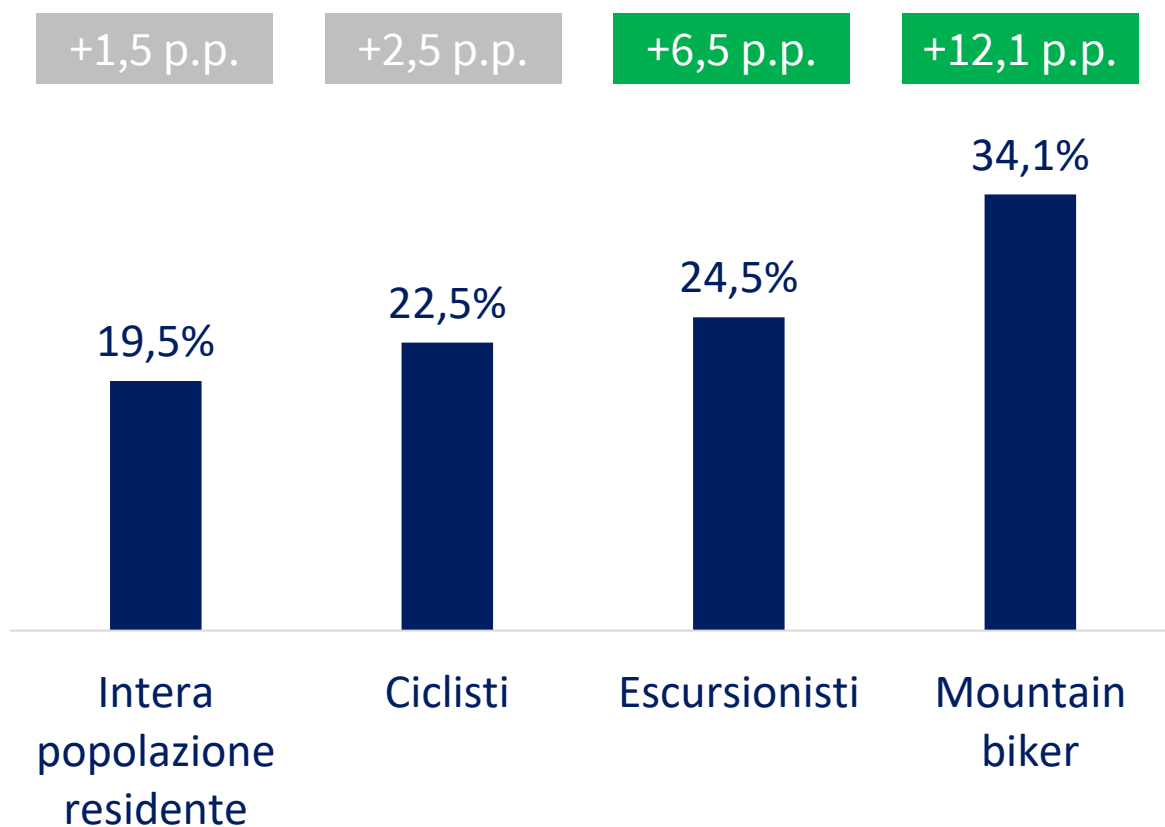
- L'Ufficio Federale delle Strade (USTRA) – in collaborazione con l'associazione sentieri svizzeri e la fondazione SvizzeraMobile – ha realizzato **studi e sondaggi ad hoc** su queste attività del tempo libero come **baseline** per lo sviluppo e la promozione della qualità dell'offerta di trasporto non motorizzato nei diversi Cantoni
- L'USTRA realizza **schede informative per professionisti** sui sentieri escursionistici e i percorsi per *mountain bike* segnalati, contenenti le informazioni essenziali e i comportamenti da osservare in caso di chiusure e deviazioni di sentieri e percorsi per *mountain bike*
- Sono inoltre effettuati periodicamente **censimenti del numero di biciclette** negli agglomerati urbani svizzeri, alla luce dei cambiamenti socio-economici (es. impatti del *lockdown* sulla mobilità, lavoro da remoto, *distance learning* per studenti, ecc.)



La comunicazione degli itinerari ciclo-escursionistici in Svizzera: i risultati (1/2)

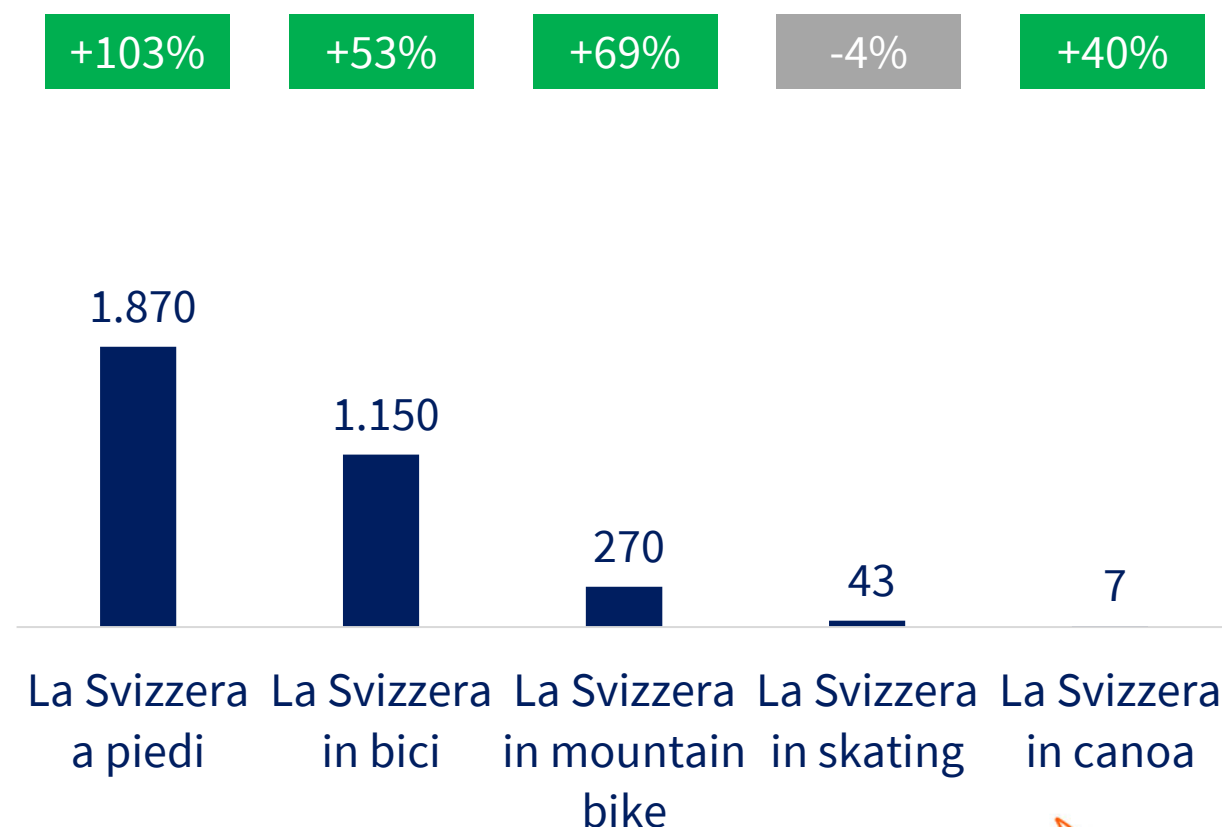
Notorietà di SvizzeraMobile presso la popolazione residente

(% e variazione in p.p. rispetto al 2013), 2019



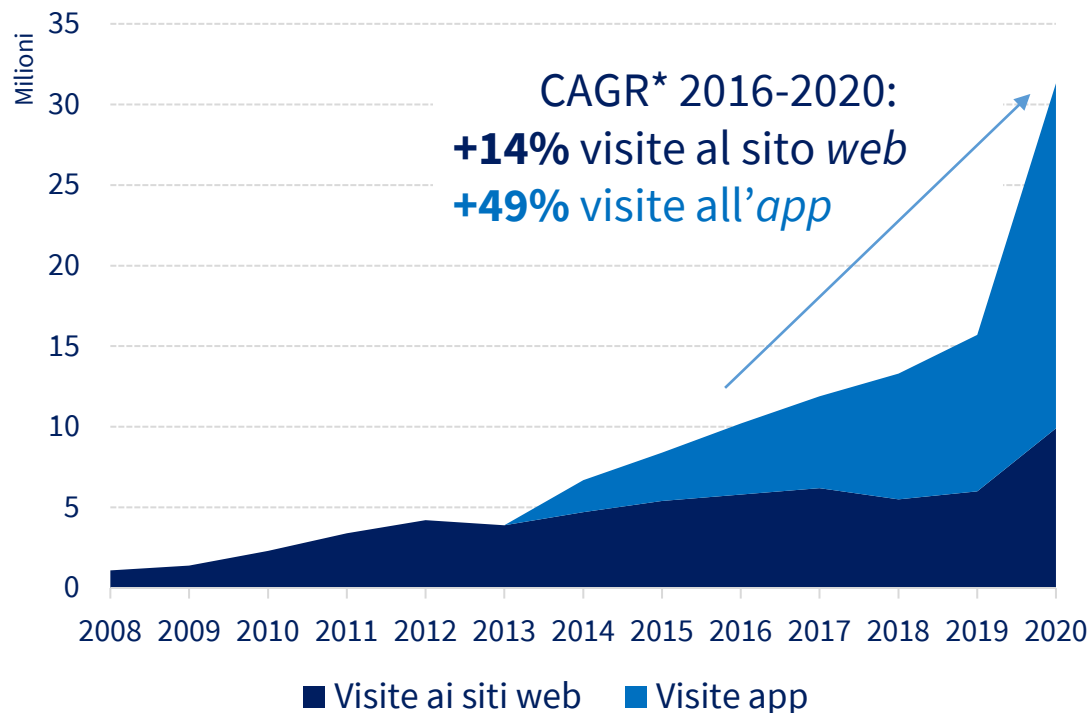
Numero di utenti dei diversi itinerari di mobilità lenta in Svizzera

('000), 2019 e variazione % vs. 2013

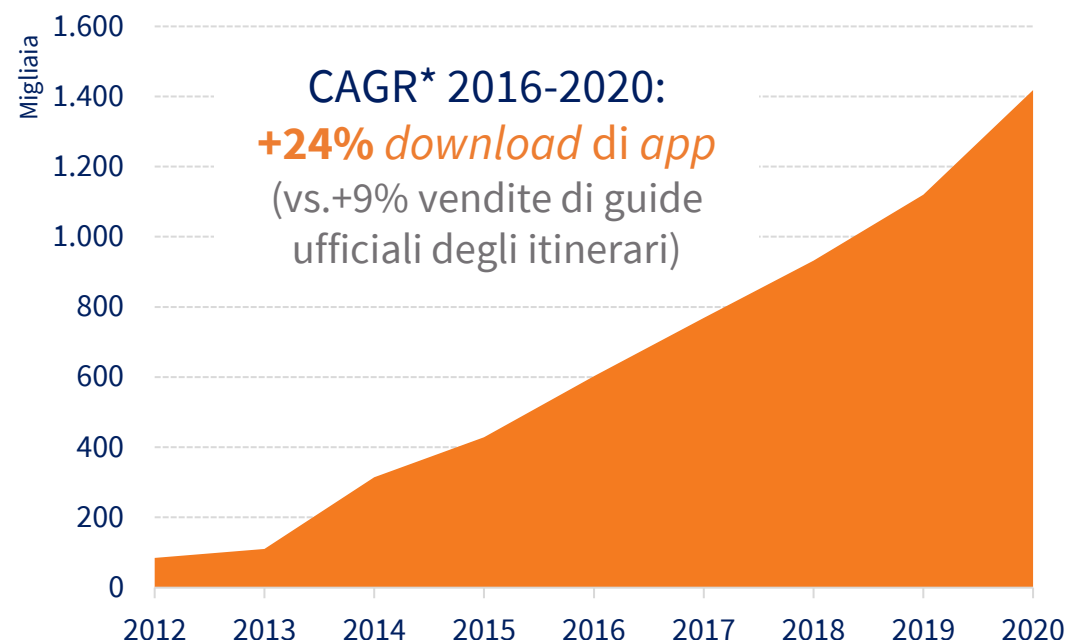


La comunicazione degli itinerari ciclo-escursionistici in Svizzera: i risultati (2/2)

Evoluzione delle visite al sito web e all'app di SvizzeraMobile (val. ass. e CAGR), 2008-2020



Dati di vendita download di app per smartphone (val. ass. e CAGR), 2012-2020



- Le visite al sito web e all'app per smartphone di SvizzeraMobile sono aumentate costantemente (es. nel 2020, i canali online di SvizzeraMobile hanno registrato **>30 mln di visite**)
- Negli ultimi anni, è stata soprattutto l'**app per smartphone** a crescere notevolmente (**1,4 mln di download** nel 2020)

Allegato

The European House - Ambrosetti: *overview*

- The European House - Ambrosetti, fondata nel 1965, è un Gruppo di consulenza per le Alte Direzioni con sede in Italia e uffici nel mondo
- The European House - Ambrosetti è tra i **principali Think Tank privati a livello internazionale**
 - Per l'8° anno The European House - Ambrosetti è classificato 1° Think Tank privato indipendente in Italia e tra i *top 20* nel mondo
- The European House - Ambrosetti fornisce:
 - Servizi di consulenza strategica e manageriale
 - **Advisory allo sviluppo territoriale**
 - **Scenari strategici, attività di supporto al *policy-making*, *advocacy* e comunicazione** (oltre 200 iniziative all'anno)
 - Programmi di alta formazione e incontri per la *leadership* politica ed imprenditoriale (oltre 500 eventi all'anno con il coinvolgimento di 3.000 Vertici politico-istituzionali, esperti e oltre 12.000 *business leader*)



The European House - Ambrosetti: principali *facts & figures*

Oltre
500
Eventi

Realizzati nel 2021,
di cui il 61% in digitale, il
7% in fisico e il 32%
phygital

1

Piattaforma
proprietaria per
realizzare
iniziative
phygital

Know-how e
tecnologia
proprietaria per
realizzare
workshop,
seminari, eventi
digitali complessi

3.000
Esperti

Nazionali ed
internazionali
ingaggiati ogni anno

15.000
Manager
1.200
Clienti

Manager accompagnati
nei loro percorsi di
crescita e
clienti serviti nella
consulenza
ogni anno

Oltre
200
Studi e
Scenari

Strategici da indirizzare a
Istituzioni e aziende
nazionali ed
internazionali ogni anno

1°
Think
Tank

Privato italiano, quarto
nell'Unione Europea, tra i più
rispettati e indipendenti
su 11.175 a livello globale
attraverso una survey
indirizzata a 73.000 leaders di
imprese, istituzioni e media,
in oltre 100 Paesi nel mondo
(*)

47
Anni

del Forum di Cernobbio:
i partecipanti dell'ultima
edizione esprimono un
fatturato aggregato di 1,3
triloni di Euro (76,1% del PIL
italiano) ed Asset gestiti pari
a circa 47,6 triloni di Euro; 9
governi rappresentati

TOP
EMPLOYER
2022

Per il secondo anno consecutivo,
siamo stati riconosciuti Top
Employer. Una delle 131 realtà
nominate nel 2022 in Italia, sulla
base dell'analisi specifica di 6 aree
di policy HR e di oltre 400
best practice monitorate

285
Persone
di cui
54%
Donne

Accomunate dalla stessa
passione e voglia di fare.
40 persone nel
corporate finance;
42 persone all'estero
(Cina e Middle East)

10
anni

Da 10 anni attore chiave
dell'ecosistema italiano
dell'innovazione: Corporate
Venture Capital, Open
Innovation, Acceleratore di
Startup

30
anni

L'esperienza del nostro team
di sostenibilità in progetti e
soluzioni su misura per
accelerare la transizione delle
imprese verso un futuro
sostenibile. Solo nell'ultimo
hanno ci hanno scelto più di 30
aziende

120
Famiglie

Imprenditoriali assistite
nell'ultimo anno, tramite
consulenza nei
Patti di Famiglia
e Sistemi di Governance

7
Think
Tank e
Summit
Internazionali

Riconosciuti come una best-practice
internazionale da parte dell'ASEAN
Community (7 Paesi/aree: ASEAN,
Cina, Francia, Medio Oriente, Stati
Uniti, Sudafrica, Unione Europea -
Bruxelles). Menzionati come caso
d'eccellenza nel Trattato del Quirinale
per la cooperazione bilaterale
rafforzata, cofirmato dal Presidente
del Consiglio dei Ministri e dal
Presidente della Repubblica francese

18
Paesi

Con presenza diretta
o partnership

Il Gruppo di Lavoro di questo studio

Le analisi del presente lavoro sono state curate dal Gruppo di Lavoro di The European House - Ambrosetti formato da:

- **Lorenzo Tavazzi** (*Partner e Responsabile Area Scenari e Intelligence*)
- **Pio Parma** (*Project Coordinator e Senior Consultant Area Scenari e Intelligence*)
- **Francesco Galletti** (*Consultant Area Scenari e Intelligence*)
- **Giovanni Abramo** (*Analyst Area Scenari e Intelligence*)
- **Simonetta Rotolo** (*Assistant*)