

## Mobilità dolce e turismo sostenibile. Il ruolo della bicicletta nelle aree protette

**Summary:** SOFT MOBILITY AND SUSTAINABLE TOURISM. THE ROLE OF THE BICYCLE IN PROTECTED AREAS

*In recent years cycling tourism has also developed in Italy. It is a sustainable tourism in the sense of the definition of World Tourism Organization (WTO), which states that it should make optimal use of environmental resources that constitute a key element in tourism development, maintaining essential ecological processes and helping to conserve natural heritage and biodiversity; respect the socio-cultural authenticity of host communities, conserve their built and living cultural heritage and traditional values, and contribute to inter-cultural understanding and tolerance; ensure viable, long-term economic operations, providing socio-economic benefits to all stakeholders that are fairly distributed, including stable employment and income-earning opportunities and social services to host communities, and contributing to poverty alleviation.*

*The use of the bicycle for the practice Tourism, both for the characteristics of the medium (of itself non-polluting) that for the use made of it within the various types of tourism linked to it (active tourism, sports tourism, itinerant tourism, etc.), takes characters equal to the sustainability of tourism on foot, significantly higher than other forms of tourism, ensuring full compliance with the principles established by the WTO.*

*A number of projects to increase the use of bicycles in protected areas, both nationally and regionally; these projects are intended to decrease, especially in areas and environmentally sensitive landscapes, the negative impacts of the tourist experience, while maximizing the beneficial effects for the region and for the communities visited, maintaining at the same time, the possibility of moving within of the territory, in order to promote the knowledge and visibility.*

**Keywords:** soft mobility, sustainable tourism, bicycling tourism, tourism, protected areas.

### 1. Turismo sostenibile e bicicletta

Il concetto di sviluppo sostenibile nasce negli anni settanta dello scorso secolo a seguito della crisi energetica dovuta al conflitto arabo-israeliano. Nel 1972 viene pubblicato il “Rapporto sui limiti dello sviluppo” (Meadows e altri, 2004), commissionato al Massachusetts Institute of Technology (MIT) dal Club di Roma<sup>1</sup>. Nel 1987 la Commissione Mondiale sull’Ambiente e lo Sviluppo (WCED), nel cosiddetto Rapporto Brundtland, fornisce una delle definizioni di sviluppo sostenibile più utilizzate: “lo sviluppo sostenibile non è uno stato fisso di armonia, ma piuttosto un processo di cambiamento nel quale lo sfruttamento delle risorse, la direzione degli investimenti, l’orientamento dello sviluppo tecnologico e i cambiamenti istituzionali, sono fatti coerentemente con le esigenze future, nonché con le attuali” (WCED, 1987, p. 14).

Nel 1998 l’Organizzazione Mondiale del Turismo (UNWTO), in analogia alla definizione di sviluppo sostenibile del Rapporto Brundtland, elabora una definizione di turismo sostenibile: “Le attività turistiche sono sostenibili quando si sviluppano in modo tale da mantenersi vitali in

un’area turistica per un tempo illimitato, non alterano l’ambiente (naturale, sociale ed artistico) e non ostacolano o inibiscono lo sviluppo di altre attività sociali ed economiche” (Di Marcello, 2013, p. 460).

Dopo la Conferenza su Ambiente e Sviluppo delle Nazioni Unite (UNCED - United Nations Conference on Environment and Development) di Rio de Janeiro, del 1992, su iniziativa dell’UNEP (United Nations Environment Programme) e dell’UNWTO (United Nations World Tourism Organization) si avviano le consultazioni con gli stati membri dell’ONU, le organizzazioni della società civile, le amministrazioni locali e le imprese per definire, nel 1995, la Agenda 21 per l’industria del turismo: verso uno sviluppo sostenibile (WTTC e altri, 1995). Parallelamente le due organizzazioni arrivano alla redazione di documenti fondamentali per il turismo sostenibile quali la “Carta di Lanzarote per un Turismo Sostenibile”<sup>2</sup> (1995), la “Carta di Berlino”<sup>3</sup> (1997) e la “Carta di Calvià”<sup>4</sup> (1997). Questo insieme di iniziative si consolida dapprima con la redazione del “Codice mondiale di Etica del Turismo”<sup>5</sup>, da parte dell’UNWTO, in occasione dell’Assemblea Generale di Santiago del Cile (1999) e, successiva-

mente, nel 2002, in occasione del World Summit on Sustainable Development di Johannesburg, e nel 2012 con il summit di Rio de Janeiro.

A livello europeo le riflessioni su turismo e sostenibilità culminano nel 2001 con l'adozione, nel corso della Conferenza internazionale sul turismo sostenibile tenutasi in Italia, a Rimini, della "Carta di Rimini" (Provincia di Rimini e Regione Emilia Romagna, 2001). Successivamente la Commissione Europea (Commissione Europea, 2003), nella comunicazione "Orientamenti di base per la sostenibilità del turismo europeo" sottolinea l'estrema importanza della sostenibilità del turismo europeo, e nel 2006, in una Comunicazione dal titolo "Rinnovare la politica comunitaria per il turismo: una partnership più forte per il turismo europeo" (Commissione Europea, 2006) lancia un Gruppo per la sostenibilità del turismo (Tourism Sustainability Group - TSG), composto dai rappresentanti delle varie categorie interessate, con il compito di delineare un quadro d'azione particolareggiato che assegni attività specifiche alle singole parti interessate e comprenda i tempi concordati per l'attuazione.

Il TSG pubblica, nel febbraio 2007, un rapporto sul tema "Azione per un turismo europeo più sostenibile" (TSG, 2007), nel quale si definiscono otto obiettivi chiave per la sostenibilità del turismo europeo e si stabiliscono i meccanismi di attuazione per il raggiungimento di tali obiettivi. In uno di questi obiettivi (Affrontare l'impatto dei trasporti turistici, pag. 10) e in uno dei meccanismi consigliati (Turisti responsabili, pag. 26) si individua la bicicletta quale mezzo di trasporto sostenibile per fini turistici.

Anche la "Carta Europea per il Turismo Sostenibile nelle Aree Protette", associazione volontaria gestita dalla Federazione Europarc, che unisce 107 aree protette di 13 Paesi Europei, prevede che "i clienti saranno incoraggiati ad utilizzare al massimo i trasporti collettivi o a scoprire l'area protetta in bicicletta o a piedi o mediante altri mezzi non inquinanti. Questa politica riguarderà sia l'accesso alla struttura turistica, sia gli spostamenti nell'area protetta" (Petrosillo, 2010, p. 18), e ancora "Si realizzeranno attività di promozione per incoraggiare l'utilizzo di trasporti collettivi, sia per l'accesso all'area protetta, sia per gli spostamenti entro i suoi confini. Ridurre la circolazione di veicoli individuali costituirà una priorità, così come promuovere l'uso di biciclette e gli spostamenti a piedi" (*ibidem*, p. 13).

La bicicletta, quindi, viene riconosciuta come strumento di trasporto utile, nelle aree protette,

a ridurre le emissioni e a promuovere politiche di sostenibilità.

In uno studio della Direzione Generale delle Politiche Interne del Parlamento Europeo (Weston e altri, 2012) si stima che, in Europa, si effettuino circa 2.295 miliardi di viaggi in bicicletta (escursioni giornaliere e turismo vero e proprio, con almeno un pernottamento fuori dalla residenza di origine) con un valore superiore a 44 miliardi di euro ogni anno. Lo stesso studio evidenzia come l'utilizzo della bicicletta sia di per sé ecologico, essendo quasi libero da emissioni.

Nell'indagine del Parlamento Europeo (*ibidem*) si distinguono due tipologie di utilizzatori della bicicletta per fini "turistici": i ciclisti escursionisti, che compiono escursioni giornaliere, ed i veri e propri ciclisti turisti, che utilizzano la bicicletta per le proprie vacanze, pernottando al di fuori del loro domicilio abituale. Lo studio evidenzia come la maggior parte dei ciclisti escursionisti iniziano il loro viaggio in bicicletta direttamente dal proprio domicilio mentre i turisti ciclisti tendono ad usare i mezzi di trasporti più ecologici e a percorrere distanze più brevi per la loro destinazione (vedi anche Di Marcello, 2012).

La bicicletta è di per sé un veicolo energeticamente efficiente contribuendo ad un consumo di energia inferiore dell'andare a piedi (Sexl e altri, 1986), ma contribuisce anche alla riqualificazione dei territori (Lumsdon, 2000) alla riduzione delle emissioni (Formato, 2009) andando ad influire su uno dei dieci indicatori europei, quello relativo a mobilità locale e trasporto passeggeri, utilizzati per valutare la sostenibilità dello sviluppo delle destinazioni turistiche (Touring Club Italiano, 2005).

Le ricadute positive dell'uso della bicicletta, sia per gli spostamenti verso le località di destinazione che all'interno delle stesse, si rilevano immediatamente. Infatti, a parità di flusso (come evidenzia Formato, 2009), una destinazione che presenta una connotazione cicloturistica può generalmente vantare: la riduzione del traffico veicolare, delle emissioni di anidride carbonica e solforosa, e dell'inquinamento acustico; l'abbassamento dell'indice di affollamento turistico; l'incremento delle aree e dunque della mobilità pedonale, anche come effetto indiretto delle politiche connesse alla promozione dell'uso della bicicletta; migliorando, di fatto, l'attrattiva della destinazione stessa.

La diffusione dell'uso della bicicletta, se adeguatamente sostenuta da politiche locali e nazionali, migliora anche il livello complessivo della sicurezza stradale, riducendo i costi sociali correlati al traffico e alla incidentalità e non di meno



importanza, l'impatto economico in termini di reddito generato sulle economie locali, regionali e nazionali sia in relazione alle infrastrutture (es. piste ciclabili), network (reti di percorsi ciclabili) e attività di promozione (Privitera, 2011).

Non secondario l'apporto che l'utilizzo della bicicletta fornisce al diffondersi del fenomeno che vede, come afferma Nocifora (2011), il turismo e la mobilità spaziale abbandonare progressivamente il paradigma della velocità, per perseguirne uno nuovo, orientato alla lentezza, facendo nascere il cosiddetto turismo lento, intendendo come lentezza anche un impiego responsabile e consapevole delle risorse turistiche in modo da trarne soddisfazione (Savoja, 2011).

## 2. Gli itinerari turistici ciclabili europei e italiani

La Federazione europea dei ciclisti (European Cyclists' Federation - ECF) nasce nel 1983 dall'unione di 12 associazioni, con l'obiettivo di promuovere, in ambito europeo, l'utilizzo della bicicletta come mezzo di trasporto e svago. Attualmente ha sede a Bruxelles, in Belgio, e rappresenta oltre 74 associazioni, in 20 paesi della UE, per un totale di oltre 500.000 iscritti ([www.ecf.com](http://www.ecf.com)). In Italia la ECF è rappresentata dalla FIAB - Federazione Italiana Amici della Bicicletta ([www.fiab-onlus.it](http://www.fiab-onlus.it)), individuata con D.M. 28 maggio 2004 tra le associazioni di protezione ambientale.

Nel 1995 la ECF, insieme alla società danese De Frie Fugle e alla società inglese Sunstrans, sviluppano l'idea di creare una rete di piste ciclabili internazionali che coprano l'intera Europa. Nasce così Eurovelo ([www.eurovelo.org](http://www.eurovelo.org)) gestita unicamente dall'ECF dal mese di agosto 2007, rete che attualmente conta 14 itinerari che interessano tutto il continente Europeo. In Italia la rete Eurovelo prevede due itinerari, il numero 5 (Via Romea Francigena: Londra-Roma) e il numero 7 (Middle Europe Route: Capo Nord-Malta).

La FIAB ha integrato la rete ciclabile Eurovelo, ideando la rete nazionale BicItalia ([www.bicitalia.org](http://www.bicitalia.org)) primo passo per la realizzazione della "rete nazionale di percorribilità ciclistica" già prevista dalla delibera CIPE n. 1, del 1° Febbraio 2001 (pubblicata in Gazzetta Ufficiale n. 64/2001) relativa al "Piano Generale dei trasporti e della logistica", dove si impegnava il Ministro dell'allora dicastero dei Trasporti e della Navigazione "a sviluppare e a sottoporre a questo Comitato un apposito studio sulla fattibilità di una rete di percorribilità ciclistica nazionale, finalizzata principalmente all'incentivazione di forme di turismo

sostenibile, con particolare riguardo alle zone ad elevata naturalità, definendone le relazioni con le altre reti e servizi di trasporto, le modalità di integrazione, i costi e le modalità di gestione", rete poi ripresa dal Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio che ha ideato un apposito studio di fattibilità (Gallimbeni e Pedroni, 2002).

La rete di BicItalia, per lo più ancora "virtuale", in quanto gli interventi sul territorio dei singoli Enti e/o amministrazioni risultano attualmente non legati da una visione d'insieme, porterebbe alla realizzazione di 18.000 km di itinerari percorribili in bicicletta, sia in sede propria che su strade aperte ad altre tipologie di traffico (ma con elementi di moderazione e messa in sicurezza per tutte le categorie di utilizzatori), portando, così, l'Italia al livello di altre nazioni europee dove il rapporto tra rete ciclabile e rete stradale nazionale si attesta intorno al 5% (Passigato e altri, 2008).

Alcuni degli itinerari progettati, o oggetto di studi, mettono in luce il ruolo della mobilità ciclistica all'interno di aree protette o di particolare interesse ambientale. È il caso del progetto Ven.To. ([www.progetto.vento.polimi.it](http://www.progetto.vento.polimi.it)), collegamento ciclabile tra Venezia e Torino, che nel suo itinerario incontra quarantatré aree protette, con un totale di 264 km di percorso (pari al 40% del tracciato ciclabile progettato) all'interno di parchi naturali. O ancora il progetto Ve.Le. (Di Marcello, 2014), che prevede la realizzazione di un itinerario ciclabile tra Venezia e Lecce, lungo la costa adriatica, che collega, con un tracciato di oltre 1.000 km, quarantatré aree protette, tra cui tre Aree marine protette (Torre Cerrano in provincia di Teramo, Torre Guaceto in provincia di Brindisi e Porto Cesareo in provincia di Lecce), un Parco nazionale (Gargano), nove Parchi regionali, venti Riserve statali, e dieci Riserve regionali.

Diversi sono i progetti, in ambito locale ed europeo, che puntano a incrementare l'utilizzo della bicicletta in aree protette o di pregio ambientale. Da segnalare, a livello locale, il progetto della "Via Verde della Costa Teatina", elaborato dalla Provincia di Chieti ([www.provincia.chieti.it](http://www.provincia.chieti.it)) per recuperare il tracciato ferroviario costiero, attualmente dismesso, e trasformarlo in un itinerario ciclabile che si inserisce all'interno del nascente Parco Nazionale della Costa Teatina. E ancora il progetto della Regione Abruzzo ([www.regione.abruzzo.it](http://www.regione.abruzzo.it)) denominato "Bike to Coast", che prevede il completamento dei percorsi ciclabili costieri su tutti i 131 km della costa abruzzese, unendo aree antropizzate con aree naturali protette. Di particolare interesse, in ambito europeo, il progetto predisposto dalla rete delle Aree Marine



Protette dell'Adriatico - AdriaPan ([www.adriapan.org](http://www.adriapan.org)), denominato "BySEAcle" che prevede una rete di collegamenti integrati tramite bicicletta e nave per unire, fisicamente, le aree protette in ambito adriatico.

Sempre in ambito regionale diverse regioni promuovono la mobilità ciclistica all'interno di aree protette. La Regione Emilia Romagna promuove le "Ciclovie dei Parchi", itinerari ciclabili nelle aree protette, allo scopo, come si legge nel sito web dedicato di "promuovere la conservazione della natura anche con lo sviluppo di forme di turismo sostenibile che valorizzano l'intero sistema regionale delle aree protette" (<http://ambiente.regione.emilia-romagna.it/parchi-natura2000/fruizione/ciclovie>).

In Lombardia esistono diversi percorsi ciclabili denominati "Ciclovie dei Parchi", come la ciclovie che collega il Parco del Lura e il Parco Nord Milano, con un unico itinerario che attraversa il Parco delle Groane ([www.lombardia.movimentolento.it/it/resource/track/sv02-la-ciclovie-dei-parchi](http://www.lombardia.movimentolento.it/it/resource/track/sv02-la-ciclovie-dei-parchi)) o la rete di percorsi di oltre 270 chilometri che collega le otto aree protette del Sistema Parchi dell'Oltrepò Mantovano ([www.sipom.eu/la-ciclovie-dei-parchi](http://www.sipom.eu/la-ciclovie-dei-parchi)).

Da ultimo va citato Il progetto "CYRONMED - CYcleROuteNetworkoftheMEDiterranean" ([www.cyronmed.basilicatanel.it](http://www.cyronmed.basilicatanel.it)) che ha coinvolto quattro regioni dell'Italia meridionale (Puglia, Campania, Calabria e Basilicata), il Ministero dello Sviluppo Urbano di Malta, le Municipalità greche di Atene e Karditsa e l'Ente del Turismo di Cipro. Scopo del progetto era la realizzazione dello studio di fattibilità di una Rete Ciclabile del Mediterraneo costituita dagli itinerari di lunga percorrenza n. 5, 7, 8 e 11 della Rete Ciclabile Europea EuroVelo e n. 6, 10, 14 della Rete Ciclabile Italiana BicItalia; la formulazione di strategie per lo sviluppo del cicloturismo; l'elaborazione e pubblicazione di un manuale tecnico per la realizzazione della rete ciclabile.

Il manuale costituisce un interessante esempio di come realizzare e promuovere itinerari ciclabili, nell'ottica di una mobilità ed un turismo sostenibili. In particolare, nel capitolo dieci, si affronta la tematica dei percorsi ciclabili in aree naturali, evidenziando come «le infrastrutture ciclabili, per quanto tra le meno impattanti fra tutte, sono comunque delle opere che alterano l'ambiente e gli stessi ciclisti, per quanto attenti e rispettosi della natura, sono comunque destinati a lasciare un segno del loro passaggio. Va altresì sottolineato che la bicicletta è considerata un mezzo raccomandato dalle normative sulla sostenibilità nelle aree protette come si evince dalla Carta Europea

del Turismo Sostenibile di Europarc, nonché dal punto 8.4 "strategia per il controllo dei trasporti" della Guida metodologica per l'attuazione della stessa Carta (vedi [www.europarc.it/cartaeuropa.html](http://www.europarc.it/cartaeuropa.html)). Alcuni studi peraltro assolvono i ciclisti come elementi di disturbo per la natura considerando ad esempio un lavoro scientifico eseguito in Olanda i cui risultati sono riassunti nella seguente tabella (Passigato e altri, 2011, pag. 161).

Tab. 1. Eventi disturbanti osservati in percentuale per ogni specie nella costa olandese.

Specie Elemento di disturbo	Chiurlo	Gabbiano	Beccaccia di mare	Pittima
Piccoli aeroplani	39	27	18	23
Persone a piedi	31	17	65	32
Attività agricola	10	7	4	8
Bovini	1	1	0	1
Ciclisti	0	0	0	1
Elementi naturali	11	24	0	16
Fattori sconosciuti	8	24	0	16

Fonte: Tensen e Van Zoest (1981) in Passigato e altri (2011).

### 3. Conclusioni

Il turismo in bicicletta rappresenta una forma di turismo sostenibile, sia per le caratteristiche del mezzo usato, che per le modalità di utilizzo da parte dei viaggiatori che lo scelgono per le loro vacanze, qualsiasi siano le modalità (turismo itinerante con diverse località di destinazione, turismo tradizionali con utilizzo della bicicletta per spostarsi all'interno della destinazione ecc.).

La realizzazione delle infrastrutture indispensabili per incentivare tale tipo di turismo, se indirizzata al recupero e alla riconversione di infrastrutture esistenti (sedimi ferroviari dismessi, argini di fiumi, viabilità secondaria ecc.) è a impatto quasi zero, contribuendo a creare quella rete di vie verdi - green ways (vedi Toccolini e altri, 2004) che potrebbero incentivare la realizzazione di "infrastrutture verdi", in linea con le indicazioni della Commissione Europea, intese come "una rete di aree naturali e seminaturali pianificata a livello strategico con altri elementi ambientali, progettata e gestita in maniera da fornire un ampio spettro di servizi ecosistemici" (Commissione Europea, 2013, pag. 3).

La complementarità dell'utilizzo della bicicletta a fini turistici con l'uso di altri mezzi a



ridotto impatto ambientale (treno, barca ecc.) potrebbe, inoltre, diminuire gli impatti sia nelle destinazioni turistiche che sulla rete stradale (di collegamento con le destinazioni stesse e all'interno delle destinazioni, con una diversa definizione della mobilità urbana, vedi ANPA, 2002) favorendo il turismo di prossimità e in aree attualmente marginalizzate da un punto di vista turistico, pur essendo appetibili da un punto di vista naturalistico e ambientale.

## Bibliografia

- ANPA - Agenzia Nazionale per la Protezione dell'Ambiente, *Mobilità ciclistica nelle aree urbane. Politiche per una mobilità sostenibile in Italia e in Europa*, Roma, ANPA, 2002.
- Commissione Europea, *COM (2003) 716 definitivo. Comunicazione della Commissione al Consiglio, al Parlamento Europeo, al Comitato Economico e Sociale Europeo (e al Comitato delle Regioni). Orientamenti di base per la sostenibilità del turismo europeo*, Bruxelles, Commissione Europea, 2003.
- Commissione Europea, *COM (2006) 134 definitivo Comunicazione della Commissione. Rinnovare la politica comunitaria per il turismo: una partnership più forte per il turismo europeo*, Bruxelles, Commissione Europea, 2006.
- Commissione Europea, *COM (2013) 249 definitivo. Comunicazione della Commissione al Consiglio, al Parlamento Europeo, al Comitato Economico e Sociale Europeo (e al Comitato delle Regioni). Infrastrutture verdi - Rafforzare il capitale naturale in Europa*, Bruxelles, Commissione Europea, 2013.
- Di Marcello R., *Turismo in bicicletta, opportunità per il territorio*, in RUISSI M., Picciotto L. (a cura di), *Atti IV Riunione Scientifica SISTUR (Società Italiana di Scienze del Turismo)*, Roma, Aracne editrice, 2012, pp. 147-159.
- Di Marcello R., *La bicicletta come strumento per il turismo sostenibile. Il caso della Ciclovia Venezia-Lecce*, in La Torre M.A. (a cura di), *Dal turismo sostenibile alla responsabilità sociale d'impresa*, Napoli, Università degli Studi Suor Orsola Benincasa, 2013, pp. 459-476.
- Di Marcello R., *I percorsi ciclabili dell'Adriatico. Dalla rete ciclabile europea al progetto Ve.Le.*, Faenza, Homeless Book, 2014.
- EUROPARC, *Carta Europea per il Turismo Sostenibile nelle Aree Protette*, Ratisbona, Federazione Europarc, 1998, (consultabile al link <http://www.europarc.org>).
- Formato R., *Cicloturismo. Strategie di sviluppo e benefici per le destinazioni turistiche*, Napoli, Edizioni Scientifiche Italiane, 2009.
- Gallimbeni R., Pedroni C., *La rete nazionale di percorribilità ciclistica. Studio di fattibilità e linee guida*, Roma, Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio, 2002.
- Lumsdon L., *Transport and Tourism: Cycle Tourism: A Model for Sustainable Development?*, in «Journal of Sustainable Tourism», 2000, 8, (5), pp. 361-373.
- Meadow D. e altri, *The Limits to Growth. The 30 Year-Update*, White River Junction, Chelsea Green, 2004.
- Nocifora E., *La costruzione sociale della qualità territoriale. Il turismo della lentezza come conquista del turista esperto*, in Nocifora E. e altri (a cura di), *Territori lenti e turismo di qualità. Prospettive innovative per lo sviluppo di un turismo sostenibile*, Milano, Franco Angeli, 2011.
- Passigato M. e altri, *Reti ciclabili in area mediterranea. Vademecum della ciclabilità*, Bari, Regione Puglia, 2011.
- Petrosillo S. (a cura di), *La Carta Europea del Turismo Sostenibile nelle Aree Protette. La certificazione e la metodologia, i vantaggi*

- per l'area protetta e per le imprese, l'approccio regionale*, Roma, Federparchi-Europarc Italia, 2010.
- Privitera D., *I Parchi e il cicloturismo: integrazione strategica per lo sviluppo locale*, in «Agribusiness Paesaggio & Ambiente», marzo 2011, XIV, 3, pp. 184-190.
- Provincia di Rimini e Regione Emilia Romagna, *Atti della Conferenza Internazionale sul Turismo sostenibile*, Rimini, Provincia di Rimini, 2001.
- Savoja L., *Turismo lento e turisti responsabili. Verso una nuova concezione di consumo*, in Nocifora E. e altri (a cura di), *Territori lenti e turismo di qualità. Prospettive innovative per lo sviluppo di un turismo sostenibile*, Milano, Franco Angeli, 2011.
- Sextl R. e altri, *Elementi di fisica*, Modena, Zanichelli, 1986.
- Toccolini A. e altri, *Progettare i percorsi verdi. Manuale per la realizzazione di greenways*, Sant'Arcangelo di Romagna, Maggioli, 2004.
- Touring Club Italiano, *Sviluppo sostenibile e competitività del settore turismo*, Milano, Touring Club Italiano, 2005 (collana «I libri bianchi del Touring Club Italiano», 13).
- TSG, *Rapporto del Gruppo per la Sostenibilità del Turismo, Azione per un turismo europeo più sostenibile*, Bruxelles, Gruppo di lavoro per la Sostenibilità del Turismo, 2007.
- WCED, *Report of the World Commission on Environment and Development: Our Common Future* Transmitted to the General Assembly as an Annex to document A/42/427 - Development and International Co-operation, Environment - UN Document, 1987.
- Weston R. e altri, *The European Cycle Route Network Eurovelo*, Bruxelles, Unione Europea, 2012.
- WTTC e altri, *Agenda 21 for the Travel & Tourism Industry*, Londra-Madrid-San José de Costa Rica, 1995.

## Note

- <sup>1</sup> Il Club di Roma è una associazione non governativa, non-profit, di scienziati, economisti, uomini d'affari, attivisti dei diritti civili, alti dirigenti pubblici internazionali e capi di stato di tutti e cinque i continenti. Fondato nell'aprile del 1968, la sua missione è di agire come catalizzatore dei cambiamenti globali, individuando i principali problemi che l'umanità si troverà ad affrontare, analizzandoli in un contesto mondiale e ricercando soluzioni alternative nei diversi scenari possibili.
- <sup>2</sup> Nell'aprile del 1995 la località di Lanzarote, nelle isole Canarie, Spagna, ha ospitato la prima conferenza mondiale dedicata interamente al turismo sostenibile. Il documento finale di tale conferenza è noto come "Carta di Lanzarote".
- <sup>3</sup> Conferenza internazionale dei Ministri dell'Ambiente sulla Biodiversità e il Turismo, tenutasi a Berlino nel 1997. Il documento si intitola "Turismo durevole e Sviluppo Sostenibile", meglio conosciuto come "Dichiarazione di Berlino".
- <sup>4</sup> Nell'aprile del 1997 è tenuta a Calvià, in Spagna, la Conferenza Internazionale sul Turismo e lo Sviluppo Sostenibile del bacino del Mediterraneo. Il documento finale è conosciuto come "Carta di Calvià".
- <sup>5</sup> Il "Codice Mondiale di Etica del Turismo" è stato approvato nell'ottobre del 1999 dall'Assemblea Generale dell'Organizzazione Mondiale del Turismo delle Nazioni Unite (UNWTO), tenutasi a Santiago del Cile. Tale codice stabilisce un quadro di riferimento per lo sviluppo sostenibile e responsabile del turismo mondiale. È composto da dieci articoli e rappresenta uno strumento fondamentale per minimizzare gli impatti ambientali, sociali, culturali del turismo e per migliorare le condizioni di vita dei residenti dei territori interessati dai flussi turistici. Il codice è stato successivamente adottato dalle Nazioni Unite attraverso la risoluzione del 19 novembre 2011 (De Marchi e altri, 2001).

