



**IL CICLOTURISMO IN SARDEGNA:
ANALISI E PROSPETTIVE DI SVILUPPO**

**Giuliana Manias
Marta Meleddu**

QUADERNI DI LAVORO

2020/01

**CENTRO RICERCHE ECONOMICHE NORD SUD
(CRENoS)
UNIVERSITÀ DI CAGLIARI
UNIVERSITÀ DI SASSARI**

Il CRENoS è un centro di ricerca istituito nel 1993 che fa capo alle Università di Cagliari e Sassari ed è attualmente diretto da Emanuela Marrocu. Il CRENoS si propone di contribuire a migliorare le conoscenze sul divario economico tra aree integrate e di fornire utili indicazioni di intervento. Particolare attenzione è dedicata al ruolo svolto dalle istituzioni, dal progresso tecnologico e dalla diffusione dell'innovazione nel processo di convergenza o divergenza tra aree economiche. Il CRENoS si propone inoltre di studiare la compatibilità fra tali processi e la salvaguardia delle risorse ambientali, sia globali sia locali. Per svolgere la sua attività di ricerca, il CRENoS collabora con centri di ricerca e università nazionali ed internazionali; è attivo nell'organizzare conferenze ad alto contenuto scientifico, seminari e altre attività di natura formativa; tiene aggiornate una serie di banche dati e ha una sua collana di pubblicazioni.

**www.crenos.it
info@crenos.it**

CRENoS – CAGLIARI
VIA SAN GIORGIO 12, I-09100 CAGLIARI, ITALIA
TEL. +39-070-6756406; FAX +39-070- 6756402

CRENoS - SASSARI
VIA MURONI 23, I-07100 SASSARI, ITALIA
TEL. +39-079 213511

Titolo: IL CICLOTURISMO IN SARDEGNA: ANALISI E PROSPETTIVE DI SVILUPPO

Prima Edizione: Dicembre 2020

ISBN: 978 88 68513 306

Arkadia Editore © 2020
Viale Bonaria 98 - 09125 Cagliari
Tel. 070/6848663 - info@arkadiaeditore.it
www.arkadiaeditore.it

Il cicloturismo in Sardegna: analisi e prospettive di sviluppo

Giuliana Manias

Università di Sassari

Marta Meleddu*

Università di Sassari e CRENoS

Abstract

Il cicloturismo è un ambito nel quale si sta investendo per promuovere lo sviluppo sostenibile. La Comunità Europea ha voluto capillarizzare il territorio comunitario con la ciclovia Eurovelo; le regioni italiane sono collegate dal circuito Bicalitalia; la Regione Autonoma della Sardegna (RAS) ha avviato il progetto Rete Ciclabile della Sardegna per dotare la regione di un'infrastruttura allineata al panorama nazionale e comunitario.

In questo contesto, il presente lavoro analizza il cicloturismo nell'isola al fine di fornire una panoramica della situazione in Sardegna, capirne le potenzialità per destagionalizzare i flussi turistici e contribuire allo sviluppo delle aree interne. Si vuole inoltre comprendere per quali ragioni, nonostante le condizioni ambientali e climatiche favorevoli e le numerose iniziative imprenditoriali, la Sardegna non sia ad oggi una meta cicloturistica consolidata. A questo scopo è stata condotta un'indagine sugli operatori cicloturistici nella regione. Dall'analisi dei dati raccolti emerge che, nonostante la maggior parte degli operatori sia attiva da oltre cinque anni, questa forma di turismo fatica a decollare in quanto l'offerta è disorganica e frammentata. Tra le problematiche maggiormente rilevate dai professionisti spiccano la carenza di infrastrutture adeguate e la cooperazione tra privati e la RAS. Al contrario, la collaborazione tra privati e la diffusione della cultura della mobilità soft sono tra gli aspetti che stanno contribuendo positivamente alla crescita del cicloturismo.

Keywords: cicloturismo, mobilità, sostenibilità, operatori, Sardegna.

* Università degli Studi di Sassari, Dipartimento di Scienze Economiche e Aziendali (DiSEA). E-mail: mmeleddu@uniss.it

Introduzione

L'economia globale è sempre più orientata verso lo sviluppo sostenibile dei territori e delle attività e molti settori stanno seguendo questa direzione. Alcuni esempi sono l'industria alimentare biologica, la produzione di energie verdi e l'industria automobilistica di ultima generazione. Anche nel turismo, sono sempre più diffuse forme esperienziali legate alla natura, all'enogastronomia, alle tradizioni locali, alla valorizzazione del territorio e al rispetto per l'ambiente. Tra queste attività, il cicloturismo sta incontrando il favore di operatori e istituzioni grazie alla sua capacità di attrarre segmenti di domanda con un profilo di spesa medio-alto, attenti all'ambiente e interessati alla scoperta del territorio (Piket, Eijgelaar, Peeters, 2013).

Il panorama cicloturistico nazionale, fotografato dai report annuali dell'Istituto Nazionale Ricerche Turistiche (ISNART)¹ e Legambiente², mostra un settore in forte crescita che genera un volume di spesa di €4,7 miliardi circa e presenze che arrivano al 20% della domanda turistica nelle regioni che sono mete consolidate come il Trentino-Alto Adige. Da qualche anno i viaggiatori che scelgono di fare una vacanza cicloturistica in Italia sono aumentati notevolmente e, col completamento delle ciclovie, il volume d'affari del mercato cicloturistico in Italia potrebbe quintuplicare in tempi non molto lunghi (2°Rapporto Isnart-Unioncamere e Legambiente, 2020).

L'uso della bicicletta per viaggi turistici non è una novità dei nostri giorni, ma risale al XIX secolo, quando bici e treno erano i principali mezzi di trasporto, per affievolirsi con la diffusione dei veicoli a motore e tornare di nuovo in voga dopo la metà del XX secolo (Tobin, 1974; Lamont, 2009). Da quel momento in poi, l'Europa ha visto diffondersi il cicloturismo (Marcussen, Cross, 2009) e vanta importanti piste ciclabili come la ciclovia costiera del Regno Unito (Sustrans, 1999) e la Ciclovia del Danubio in Germania e Austria (Vujko, Plavša, Ostojić, 2013). Anche nel resto del mondo, in paesi quali Australia (Lamont, 2010), Taiwan (Lee, Huang, 2014), Canada e negli USA, dagli anni '70 hanno iniziato a nascere una serie di percorsi ciclabili di notevoli dimensioni (Pratte, 2006; Pesses, 2010).

L'emergenza climatica e ambientale ha determinato la necessità di una ridefinizione dell'economia, riformulando in chiave sostenibile le attività produttive e di consumo e ha rinnovato l'attenzione sulla mobilità ciclabile. A livello comunitario l'attore principale è la *European Cyclists' Federation* (ECF), una federazione di organizzazioni nazionali che svolge attività di ricerca, si occupa di pianificazione e gestione dei trasporti nel perseguimento di sostenibilità ambientale, sicurezza e tutela della salute. ECF inoltre coordina *Eurovelo*, la rete ciclabile europea che attualmente comprende quattordici itinerari e ha l'obiettivo di collegare tutta l'Europa. Il panorama nazionale è coordinato dalla Federazione Italiana Ambiente e Bicicletta (FIAB) che svolge un ruolo attivo nella promozione del cicloturismo rendendo fruibili guide e percorsi, curando la segnaletica e promuovendo le strutture turistiche attrezzate per ciclisti tramite il portale *Albergabici*³. Dal 2000 la FIAB promuove la realizzazione della rete ciclabile nazionale *Bicitalia*, che si inserisce nel più ampio sistema di mobilità *Eurovelo* integrando cinque dei quattordici itinerari del sistema comunitario. Nel 2016 il sistema ciclabile italiano ha ottenuto il riconoscimento di rete trasportistica nazionale

¹ Società Consortile per Azioni in house di Unioncamere, www.isnart.it

² www.legambiente.it

³ www.albergabici.it

da parte del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (MIT) e del Ministero dei Beni Artistici, Culturali e Turistici (MIBACT) con l'inserimento del *Sistema Nazionale delle Ciclovie Turistiche* (SNCT)⁴ nel *Piano della mobilità turistica*, riconoscendo il valore del cicloturismo per la crescita economica nazionale e promuovendo la mobilità soft per la fruizione delle risorse del territorio.

La recente pandemia da COVID-19, inoltre, ha destabilizzato il sistema socioeconomico mondiale proiettandolo verso una prospettiva a corto raggio orientata alla valorizzazione delle economie locali. In questo contesto, il cicloturismo si adatta ai requisiti della *Low Touch Economy*, l'economia del distanziamento sociale determinata dalla recente pandemia, caratterizzata da esigenze di sicurezza e di valorizzazione dei mercati locali (2° Rapporto Isnart-Unioncamere e Legambiente, 2020). Nel quadro economico regionale, la RAS ha deciso di puntare su questo settore con l'obiettivo di rendere la Sardegna una meta cicloturistica d'eccellenza, al fine di incrementare l'occupazione, destagionalizzare i flussi turistici e contribuire allo sviluppo delle aree interne⁵. Per studiare l'area di riferimento, capire quali sono le effettive peculiarità del settore nel contesto specifico, nel più ampio contesto nazionale e internazionale e ottenere una panoramica completa sul cicloturismo in Sardegna, è stato somministrato agli operatori del settore un questionario strutturato al fine di consentirne l'analisi dei punti di forza, di debolezza, le minacce e le opportunità (Strengths, Weaknesses, Opportunities, Threats, SWOT)⁶. I dati rilevati permettono di individuare le caratteristiche principali dell'offerta e della domanda così come percepita dagli operatori del settore attualmente e da delineare in una prospettiva futura, evidenziare la fase corrente del prodotto cicloturistico sardo secondo il modello del ciclo di vita del prodotto (Levitt, 1965; Butler, 1980), e mettere in luce punti di forza, criticità, opportunità e minacce che influenzano la crescita del settore. Il questionario è stato somministrato online e diffuso tra tutti gli operatori che, a diverso titolo, si occupano di cicloturismo in Sardegna. Domande e opzioni di risposta sono state elaborate in base alla letteratura, della quale è stata svolta un'ampia revisione a livello internazionale, e ai risultati ottenuti da una precedente indagine avente ad oggetto l'impatto del cicloturismo sullo sviluppo economico di un'area interna e centrale della regione: la Marmilla. Nel questionario è stata volutamente omessa una definizione specifica di cicloturista a cui fare riferimento, sia perché si è voluto inglobare tutto l'insieme di attività ascrivibili al cicloturismo, sia perché la letteratura, le principali organizzazioni del settore e gli enti che a vari livelli si occupano di stilare report periodici propongono una molteplicità di definizioni differenti. Gli esiti dell'indagine sono stati inquadrati nel più ampio panorama nazionale e comunitario al fine di capire il posizionamento del prodotto cicloturistico sardo e il suo mercato potenziale.

⁴www.mit.gov.it

⁵www.sardegnaclabile.it

⁶L'analisi SWOT (Strengths, Weaknesses, Opportunities, Threats) è uno strumento sviluppato dall'economista Albert Humphrey che guidò un progetto di ricerca presso l'Università di Stanford tra il 1960 e il 1970.

1. Il cicloturismo nella letteratura

1.1 Definizioni di cicloturismo

Sebbene numerosi articoli cerchino di inquadrare in maniera precisa il fenomeno, la letteratura non offre una definizione univoca di cicloturismo basata su parametri chiaramente identificabili, impedendo così di delineare nettamente il confine tra cicloturismo e altre forme di turismo e tra attività che caratterizzano e non caratterizzano il settore (Lamont, 2009). La complessità del prodotto cicloturistico è stata evidenziata sin dai primi studi sull'argomento (Simonsen, Jørgensen, Robbins, 1998) e indubbiamente incide sulla capacità di tracciarne i confini. Questo limite influisce sulla possibilità di effettuare misurazioni precise ed elaborare statistiche che definiscono la dimensione e il valore economico del settore per la destinazione turistica e complica la segmentazione del mercato, che è di fondamentale importanza per l'attuazione di investimenti da parte degli operatori e per la pianificazione degli interventi strutturali e infrastrutturali (Lamont, 2009). La complessità nella definizione di un confine netto del prodotto cicloturistico determina il rischio di sovrastimare o sottostimare attività o mercati correlati al cicloturismo, impedisce di confrontare i risultati di indagini diverse e di validare teorie e ipotesi relative, ad esempio, al ruolo del cicloturismo nella sostenibilità ambientale o nello sviluppo delle aree rurali (Simonsen, Jørgensen, 1998; Ritchie, Hall, 1999; Lumsdon, 2000; Beeton, 2010; Meschik, 2012; Grechi, Ossola, Pavione, 2015; Gazzola, Pavione, Grechi, Ossola, 2018). Le definizioni spaziano dalla semplice identificazione del cicloturista come colui che impiega la bicicletta a scopo ricreativo o per svago (Lumsdon, 1996), all'esclusione di chi non viaggia per oltre 24 ore (Simonsen, Jørgensen, Robbins, 1998) includendo sia cicloturisti che si muovono autonomamente, che viaggiatori in tour organizzati (Ritchie, 1998), fino ad inglobare coloro che si spostano dalla propria residenza per partecipare in prima persona all'attività ciclistica, compresi dunque i ciclisti che viaggiano per gareggiare o prendere parte ad eventi sportivi e gli spettatori stessi (Lamont, 2009). Il trait d'union di tutte le definizioni, è il fatto che il ciclismo debba essere il motivo principale del viaggio affinché esso si possa definire cicloturismo (Lumsdon, 1996; Ritchie, 1998; Simonsen, Jørgensen, 1998; Lamont, 2009). L'importanza attribuita all'allontanamento dalla propria residenza (Ritchie, 1998; Simonsen, Jørgensen, 1998; Lamont, 2009) è riconducibile alla definizione di turista fornita nel 2007 dal World Tourism Organization⁷. Altrettanta scrupolosità non è stata riservata alla distinzione tra escursionisti e turisti anche se sarebbe utile per i ricercatori produrre statistiche separate per evitare problemi di stima e interpretazione dei risultati, distinguendo escursioni in bicicletta della durata inferiore alle 24 ore e vacanze in bicicletta che includano il pernottamento (Lamont, 2009). Alcuni articoli individuano tipologie specifiche come ad esempio i "recreational cyclists", che si spostano per una durata inferiore alle 24 ore (Ritchie, 1998), o i "cycle tourer", la cui vacanza consiste nello spostamento in bicicletta da una destinazione all'altra (Gazzola, Pavione, Grechi, Ossola, 2018). Come ha evidenziato Lamont (2009), gran parte della letteratura non include nel macro-segmento cicloturistico i ciclisti che viaggiano per partecipare alle competizioni e il pubblico che si sposta per assistervi. Tuttavia questi ultimi potrebbero essere inquadrati come cicloturisti (Lamont, 2009; South Australian Tourism Commission, 2005) in quanto la partecipazione passiva ad un evento ciclistico è la principale motivazione del viaggio e questa tematica assume particolare rilievo se si considerano competizioni importanti come il Tour

⁷ "person travelling to and staying in places outside their usual environment" (WTO, 2007)

de France (Lamont, McKay, 2012; Buning, Gibson, 2016) o il Giro d'Italia, in quanto il peso economico di eventi di questo calibro inciderebbe nettamente sull'impatto economico del cicloturismo nella destinazione ospitante. L'inclusione nel settore in esame dei ciclisti che si recano alle competizioni o agli eventi sportivi solleva, per lo stesso Lamont (2009), un'ulteriore problematica connessa alla tipologia di competizione e al livello di partecipazione in quanto questo implicherebbe delineare quali tipologie di ciclismo includere e a quale livello: le gare in bicicletta infatti si svolgono in tracciati su strada, fuori strada, impianti e velodromi e inglobano diverse tipologie di competizioni come il freestyle, le gare con bici da corsa, mountain bike, bici da cross (BMX) e triathlon; la partecipazione alle competizioni stesse può avvenire a livello amatoriale, agonistico e professionale e l'importanza degli eventi stessi può essere diversamente rilevante. Questa pluralità di definizioni, anziché marcare i confini del settore, contribuisce a evidenziare la complessità e l'ampia portata del fenomeno nonché la necessità della rilevazione di dati ad-hoc.

1.2 Il cicloturismo nella letteratura internazionale

Vista la rilevanza del contesto nazionale e comunitario nel quale il cicloturismo sardo si inserisce, è interessante fare una panoramica sulla letteratura internazionale che ha scandagliato e approfondito questo fenomeno sotto diversi profili. La letteratura sul cicloturismo si è sviluppata negli anni '90, analizzando il fenomeno prevalentemente da una prospettiva socioeconomica e manageriale, ma si è diffusa ampiamente solo dal 2010 circa, ampliando gli ambiti di indagine e orientandosi sempre di più verso la spiegazione del fenomeno piuttosto che fermarsi alla mera descrizione (Gibson, 2004; Lamont, 2014). La proliferazione di studi è stata incentivata dall'interesse crescente verso la sostenibilità ambientale, sociale ed economica del turismo e dei trasporti (Sheller, Urry, 2000; Lamont, 2014; Gantar, Kočiš, Pehnec, 2012; Pileri, Giudici, 2017; Simeoni, De Crescenzo, 2018), e al contributo che questo settore può dare per lo sviluppo delle aree rurali (Lumsdon, 2000; Privitera, 2011; Dickinson, Lumsdon, Robbins, 2011; Meschik, 2012; Grechi, Ossola, Pavione, 2015; Gazzola, Pavione, Pezzetti, 2017; Gazzola, Pavione, Grechi, Ossola, 2018; Sechi, Moscarelli, Pileri, 2020).

Gli approcci impiegati dalla letteratura sono diversi: una parte degli studi si è concentrata sulla definizione di un concetto preciso di cicloturismo che possa agevolare la ricerca e le misurazioni (Lumsdon, 1996; Ritchie, 1998; Simonsen, Jørgensen, 1998; Lamont, 2009; Weed, Bull, 2009). Vari articoli analizzano l'impatto socio-economico (Cope, Doxford, Hill, 1998; Ritchie, Hall, 1999; Lamont, Buultjens, 2011; Lumsdon, Downward, Cope, 2004; Bull, Lovell, 2007; Cope et al., 2003; Küster, Blondel, 2013) e cercano di quantificare la spesa correlata al settore (Weed et al., 2014; Piket, Eijgelaar, Peeters, 2013; Simonsen, Jørgensen, Robbins, 1998), altri approfondiscono la pianificazione degli interventi e le implicazioni di policy (Ritchie, 1998; Downward, Lumsdon, 2001; Lamont, Buultjens, 2011; Fang, Chang, Huang, 2011), l'importanza delle infrastrutture e degli eventi sportivi (Vujko, Plavša, Ostojčić, 2013; Cope et al., 2003; Downward, Lumsdon, 2001; Mason, Leberman, 2000; Ritchie, 1998; Bil, Bilova and Kubecek, 2012), il ruolo del cicloturismo nella sostenibilità ambientale (Gantar, Kočiš, Pehnec, 2012; Pileri, Giudici, 2017; Simeoni, De Crescenzo, 2018; Pröbstl-Haider, et al., 2018), nello sviluppo delle economie delle aree rurali (Lumsdon, 2000; Privitera, 2011; Dickinson, Lumsdon, Robbins, 2011; Meschik, 2012; Fullagar, 2012; Grechi, Ossola, Pavione, 2015; Gazzola, Pavione, Pezzetti, 2017; Gazzola, Pavione, Grechi, Ossola,

2018; Sechi, Moscarelli, Pileri, 2020) e nella diversificazione delle economie regionali per bilanciare gli effetti dell'industrializzazione (Lane, 1994; Ritchie, Hall, 1999). Altri ambiti di studio riguardano il ruolo del cicloturismo nell'integrazione transfrontaliera (Stoffelen, 2018), l'effetto dei tratti distintivi del settore sulla propensione del turista a effettuare una vacanza cicloturistica (Meng, Han, 2019), la profilazione della domanda (Jabaudon, 2003; Piket, Eijgelaar, Peeters, 2013; Kovačić, 2015; Gazzola, Pavione, Grechi, Ossola, 2018), l'analisi dell'esperienza cicloturistica con un approccio sociologico e psicologico (Cox, 2012; Holloway, Brown, Shipway, 2010), la comprensione, dal punto di vista etnografico, dell'esperienza degli appassionati di ciclismo che viaggiano per assistere ad un evento sportivo (Coghlan, 2012; Lamont, McKay, 2012) e il turismo cicloturistico generato dagli sportivi che partecipano a competizioni ed eventi (Buning, Gibson, 2016). Han, Lho e Al-Ansi (2020) offrono un'analisi prospettica orientata a evidenziare i trend futuri del settore, infine Lamont (2014) sottolinea che nella letteratura il legame tra cicloturismo e sanità pubblica è stato poco approfondito (Hillman, Boyd, Tuxworth, 1999), ma considerando le forti ripercussioni della recente pandemia di Covid-19 sul turismo mondiale, è plausibile che questa tematica acquisisca maggior rilievo negli studi futuri in quanto questa tipologia di turismo permette di coniugare il bisogno di svago all'aria aperta con la necessità di distanziamento sociale, prestandosi ad una pluralità di attività che possono essere svolte anche senza allontanarsi dal luogo in cui si risiede (2° Rapporto Isnart-Unioncamere e Legambiente, 2020), contribuendo al rilancio delle economie locali in seguito a questa fase di crisi.

1.3 Focus sul cicloturismo in Sardegna nella letteratura internazionale

Il turismo in Sardegna è prevalentemente legato alla vacanza balneare, ma anche nelle destinazioni che sotto questo profilo possono considerarsi mature, diverse forme di turismo coesistono e sono apprezzate sia dai residenti (Pulina, Meleddu, Del Chiappa, 2013), che dai flussi turistici provenienti dall'Italia e in misura sempre più rilevante dall'estero. La letteratura sul cicloturismo in Sardegna non è molto copiosa, nonostante ciò si trovano numerosi esempi in cui questo fenomeno viene inquadrato all'interno del più ampio spettro delle attività turistiche orientate alla destagionalizzazione come la vela, il trekking, il ciclismo etc. (Cannas, 2017), che con la collaborazione tra operatori possono riuscire ad attrarre flussi turistici in bassa stagione (Fadda, 2019), o delle strategie di valorizzazione delle aree interne, nell'ottica dello sviluppo turistico sostenibile (De Montis, Ledda, Ganciu, Serra, De Montis, 2015; Fiori, 2003; Campus, 2016; Balletto, Milesi, Mundula, Borruso, 2019; Sechi, Moscarelli, Pileri, 2020). In quest'ultimo ambito di studio, la promozione dell'uso della bicicletta si accompagna ad un insieme di attività come il recupero e la riconversione in Albergo Diffuso di edifici dismessi a Osini (De Montis, Ledda, Ganciu, Serra, De Montis, 2015), o la valorizzazione del Cammino di Santa Barbara, un'antica rotta mineraria (Balletto, Borruso, Milesi, Ladu, 2019) nella zona del Sulcis Iglesiente attraverso il turismo lento a piedi e in bicicletta (Balletto, Milesi, Mundula, Borruso, 2019). Sebbene non siano numerose, non mancano nella letteratura le proposte di valorizzazione territoriale incentrate proprio sullo sviluppo del cicloturismo, come il progetto "Mobilità lenta. Oristano e area vasta" che ha trovato applicazione nel territorio della zona interessata (Campus, 2016), o la proposta di un sistema di percorsi ciclabili in Ogliastra accompagnato dalla realizzazione di aree di sosta e hotel attrezzati che, partendo dal porto di Arbatax, permetta ai cicloturisti di esplorare le

montagne, i boschi, le macchia mediterranea e i resti archeologici dell'entroterra (Fiori, 2003). Sechi, Moscarelli e Pileri (2020) suggeriscono di offrire ai flussi turistici che abitualmente si recano nel nord Sardegna per il turismo balneare, la possibilità di scoprire l'entroterra, grazie a percorsi ciclabili e ad una linea ferroviaria lenta, il "Trenino Verde", supportati da infrastrutture e servizi idonei, al fine di promuovere una ripresa economica sostenibile e creare posti di lavoro nelle aree interne che attualmente tendono allo spopolamento, definito "doughnut depopulation", cioè spopolamento a ciambella, in quanto l'assetto demografico è caratterizzato da un'alta densità di popolazione lungo le coste, a discapito delle aree interne marginalizzate. Nel panorama cicloturistico regionale della Sardegna, le iniziative sportive per attrarre ciclisti e amanti della bicicletta sono diverse e anche la letteratura rileva l'incremento di eventi ciclistici di varia natura, come il *New South Wales Big Ride* e il *Great Victorian Bike Ride* in Australia (Faulks et al. 2007), e ha approfondito lo studio dell'impatto di questi eventi sulla società e sullo sviluppo del turismo. Buning e Gibson (2016) hanno analizzato le peculiarità del cicloturismo generato dagli sportivi che partecipano alle competizioni, mentre Lamont e McKay (2012) si sono concentrati sulla dimensione del fenomeno considerando i viaggiatori che si muovono per assistere ad un evento sportivo importante come il Tour de France. Uno studio condotto mediante una serie di misurazioni ripetute di ANOVA e t-test su un campione di 1452 ciclisti che viaggiano per partecipare ad eventi sportivi, condotto tramite un sondaggio attraverso organizzazioni ciclistiche e web, rivela che per i ciclisti che viaggiano da soli o in compagnia di altri turisti attivi, la presenza di un evento sportivo è il motivo principale del viaggio nella scelta della destinazione, mentre quando gli sportivi viaggiano accompagnati dalla famiglia o da persone che non praticano turismo attivo, le caratteristiche e le attrattive della destinazione sono i fattori più importanti nella scelta della destinazione. Perciò le località che vogliono sviluppare questa tipologia di turismo dovrebbero offrire la presenza combinata di servizi turistici di varia natura e l'organizzazione di manifestazioni ed eventi ciclistici per attrarre un ampio target di cicloturisti (Buning e Gibson, 2016).

La letteratura sul cicloturismo in Sardegna evidenzia l'opportunità di sviluppo sostenibile che il settore offre. Questo approccio alla tematica è in linea con vari report (Weston, et. Al. 2012; Tucci, 2011-12; Zovko, 2013; Neun, Haubold, 2016; ENIT, 2016; ADFC 2019; 1° e 2° Rapporto Isnart-Unioncamere e Legambiente 2019, 2020) sul fenomeno che considerano il ciclismo una delle attività sportive, ricreative e turistiche e di trasporto più sostenibili (Gantar, Kočič, Pehnc, 2012), in quanto permette di muoversi senza produrre emissioni inquinanti e determina un risparmio stimato di 1,5 milioni di tonnellate di CO2 all'anno (2° Rapporto Isnart-Unioncamere e Legambiente 2020) e con gran parte della letteratura internazionale che ritiene importante lo sviluppo del cicloturismo perché stimola la crescita sostenibile dei mercati locali, salvaguardando lo sfruttamento del territorio con la riconversione di ferrovie dismesse, canali in disuso e sentieri campestri (Willard, Beeton, 2012; Simeoni, De Crescenzo, 2018; Pileri, 2019).

2. Cicloturismo in Sardegna: le peculiarità del settore

2.1 Itinerari e iniziative

La Sardegna è meta turistica prevalentemente balneare, tuttavia operatori locali, ma anche tour operator nazionali e esteri⁸, già da tempo offrono la possibilità di effettuare bike tour e vacanze cicloturistiche, sebbene l'offerta non sia strutturata a livello regionale, ma risulti frammentata nel territorio.

Nonostante l'assenza di una dotazione infrastrutturale dello stesso livello di altre regioni italiane, nel tempo sono state portate avanti diverse iniziative di promozione cicloturistica. Nel 2006 il *Consorzio 21*, divenuto in seguito *Sardegna Ricerche*⁹, ha istituito il club di prodotto *Sardinia Hike & Bike*, che ha effettuato diversi incontri per la definizione e l'individuazione del prodotto da proporre, la selezione degli itinerari prescelti, le attività promozionali, come le fiere da svolgersi principalmente in Germania, le strategie di comunicazione, la definizione dello Stato dell'arte della Progettazione Integrata e del Progetto Interregionale cicloturismo¹⁰. In Marmilla, il Consorzio *Due Giare*¹¹, in collaborazione col Consorzio *Sa Corona Arrubia*¹², cura il progetto *MyLand*, acronimo di *Marmilla Your Land*, nato con la finalità di promuovere lo sviluppo del territorio attraverso la creazione di un sistema comprendente un ampio parco bici a noleggio per soddisfare utenti con esigenze diverse, punti di informazione turistica e dispositivi di navigazione, e un insieme di tracciati ciclabili che attraversano piccoli centri, aree campestri e boschive. In origine *MyLand* prevedeva anche la realizzazione di una rete WI-FI diffusa, punti hot-spot sia nei centri abitati che lungo gli itinerari extraurbani e aree di servizio per camper in tutti e nove i comuni del Consorzio *Due Giare*¹³. A causa della mancanza di fondi e della scarsa partecipazione di imprenditori privati al progetto, *MyLand* si è ridotto al singolo evento sportivo *MTB Non Stop*, che si ripete annualmente ed è capace di attrarre ciclisti di varia provenienza. Gli itinerari previsti coprono un percorso di oltre 440 km, suddiviso per tappe e dotato di check points, che parte da Baradili, attraversa trentaquattro comuni e si conclude dopo 4 giorni a Baradili stesso. Un'altra iniziativa coordinata e sostenuta ogni anno dal Consorzio *Sa Corona Arrubia* è la *Stranuraghi Granfondo della Marmilla*, una gara ciclistica inserita nel calendario della FCI (Federazione Ciclistica Italiana), patrocinata dall'Assessorato del Turismo, Artigianato e Commercio della Regione. L'iniziativa è finalizzata a promuovere il cicloturismo nei venti comuni consorziati e coniugare l'esperienza ciclistica con l'esplorazione delle risorse della zona, l'artigianato e la cucina tipica (Manias, 2018). Nella zona nord orientale dell'isola, da oltre vent'anni si svolge il *GiroSardegna*¹⁴, un evento a tappe della durata di 6 giorni, che prevede percorsi agonistici e percorsi turistici; un altro evento della durata di sette giorni è la *Transardegna Grand Tour*, organizzato da Transardegna¹⁵, durante il quale si può effettuare in Mountain Bike la traversata della Sardegna da Olbia a Cagliari, usufruendo di tracce GPS

⁸ www.pureadventures.com; www.wheel2wheelholidays.com

⁹ www.sardegna ricerche.it

¹⁰ www.parch.it

¹¹ www.consorzi duegiare.it

¹² www.sacoronarrubia.it

¹³ www.landbikefestival.it

¹⁴ www.girosardegna.it

¹⁵ www.transardegna.net

aggiornate, con tracciati per livelli di difficoltà diversi. Nel 2008 l'Assessorato Regionale al Turismo ha manifestato segni di interessamento al settore predisponendo un Atlante Ciclistico della Sardegna, *Guida Cicloturistica della Sardegna*, in cui vengono presentati 5 itinerari identificati col nome dell'area attraversata: Sud, Ovest, Nord-Ovest, Nord-Est ed Est e mappati con il GPS (dati disponibili su www.sardegnaturismo.it e sardiniahikeandbike.com), i quali comprendono 24 tappe che, in base al dislivello altimetrico (d), sono state classificate come *Facile* (d: 700 m), *Medio* (d: 1200 m), *Impegnativo* (d: 1500 m) e *Difficile* (d: 1700 m). Tuttavia, la prima azione incisiva per lo sviluppo del cicloturismo intrapresa dalla RAS è il progetto di realizzazione della Rete Ciclabile della Sardegna, nato nel 2014 in seguito all'approvazione da parte del Consiglio Regionale del Programma regionale di Sviluppo (PRS) 2014-2019 che individuava l'obiettivo di istituire la rete regionale dei sentieri e delle piste ciclabili¹⁶. In linea con quanto indicato nel 2015 nel primo *Summit sulla mobilità ciclistica*¹⁷ che ha riunito a Lussemburgo i Ministri dei Trasporti dei paesi membri dell'Unione Europea e le principali Federazioni di categoria e ha riconosciuto la necessità di stanziare fondi per integrare il sistema ciclistico nei sistemi di trasporto nazionali ed europei nella “Dichiarazione sulla mobilità ciclistica come modalità di trasporto “*climate friendly*” nota come “Carta di Lussemburgo”, lo scopo della Rete ciclabile della Sardegna è quello di sviluppare un sistema di mobilità incentrato sull'uso della bicicletta. Quest'iniziativa mira a proporre la Sardegna come destinazione europea per un turismo attivo e sostenibile incrementando l'occupazione, il turismo nelle zone interne e la destagionalizzazione del prodotto turistico sardo¹⁸. Per raggiungere l'obiettivo, l'Assessorato del Turismo, Artigianato e Commercio ha stretto un rapporto di collaborazione con i referenti della rete degli itinerari ciclabili *Eurovelo* per l'adeguamento dei percorsi ciclabili agli standard europei; Il CIREM e la FIAB hanno approvato l'aggiornamento della rete nazionale *Bicitalia* con l'inserimento dell'itinerario BI16 *Ciclovía della Sardegna*, la RAS ha ottenuto inoltre l'inserimento della Ciclovía della Sardegna nei percorsi prioritari del SNCT¹⁹ sottoscrivendo un Protocollo di Intesa con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e il Ministero dei beni e delle attività culturali e del Turismo²⁰, la Regione ha stipulato una convenzione con l'ARST S.p.A. (Azienda Regionale Sarda Trasporti) attribuendole l'incarico di ente attuatore per la realizzazione della rete ciclabile e la pianificazione degli itinerari stessi²¹, l'ARST S.p.A. e il CIREM, con la supervisione dell'Assessorato Regionale dei Lavori Pubblici, hanno individuato 41 itinerari ciclabili (circa 2200 km) di cui 5 itinerari misti bici e treno o bici e traghetto 6 percorsi intermodali bici-treno per circa 550 km, che collegando centri abitati, siti di interesse internazionale, aeroporti, stazioni ferroviarie etc... Di questi itinerari, 29 sono stati inseriti in *Bicitalia*, 22 nel SNCT e 19 nel sistema *Eurovelo*. Nel 2019 l'ARST S.p.A. ha affidato, ai soggetti designati, la redazione del progetto dei primi itinerari prioritari: direttrice

¹⁶ www.sardegnaciclabile.it/site/contesto/

¹⁷ www.fiab-onlus.it

¹⁸ www.sardegnaciclabile.it/site/idea/

¹⁹ G.U.-D.L. 24 Aprile 2017, n.50, art. 52.

²⁰ Approvato con D.G.R. n. 37/30 del 1 Agosto 2017; Con Deliberazione n. 27/24 del 28 Maggio 2020 la Giunta Regionale ha attuato le fasi di programmazione previste per la realizzazione della *Ciclovía della Sardegna*, inserita nel SNCT.

²¹ Approvati dalla RAS con D.G.R. n. 6/22 del 31 Gennaio 2017.

ciclabile Tharros - Oristano - Terralba e Oristano - Bosa e direttrice ciclabile Santa Margherita di Pula - Cagliari - Villasimius - Villaputzu²², dando inizio alla fase operativa della realizzazione dell'infrastruttura. Lo scorso 28 maggio 2020, la Giunta Regionale²³ ha attuato le fasi di programmazione della *Ciclovia della Sardegna* integrata nel Sistema Nazionale delle Ciclovie Turistiche.

In questo contesto frammentato a livello regionale, ma comunque attivo, si sono evolute le iniziative dei vari operatori, che stanno cercando di fare rete e che potranno beneficiare delle esternalità generate dalla realizzazione della ciclovia regionale. Nel 2020 è nata *Sardegna Cicloturismo*, la prima associazione no-profit di categoria in Sardegna, che intende riunire, rappresentare e tutelare i propri affiliati (guide, noleggi e tour operator specializzati in turismo attivo con la bicicletta) e realizzare una rete tra gli operatori in diversi settori merceologici e di servizi, attivando convenzioni che rafforzino il sistema. L'associazione intende essere un interlocutore specialistico per dialogare direttamente con le istituzioni locali e regionali al fine di cooperare per realizzare infrastrutture idonee e promuovere la Sardegna come meta cicloturistica sul mercato internazionale.

2.2 Il Piano della Mobilità Ciclistica della Sardegna

Il Piano della Mobilità Ciclistica della Sardegna²⁴, predisposto e coordinato dall'Assessorato regionale dei Lavori Pubblici in collaborazione con l'ARST e il CIREM a seguito del protocollo d'intesa siglato nel 2016, è lo strumento tramite il quale la Regione ha definita la pianificazione del sistema ciclistico integrato con la pianificazione strategica del territorio, al fine di incentivare lo sviluppo locale del turismo e dei trasporti. Il documento evidenzia un'attenta analisi del settore cicloturistico comunitario, nazionale e regionale, delinea le caratteristiche del fenomeno nell'isola e riporta, tra i vari punti toccati, la segmentazione e profilazione della domanda e l'analisi SWOT della mobilità ciclabile sarda.

Il Piano riconosce nello sviluppo della mobilità ciclistica e del cicloturismo un'opportunità di crescita sostenibile e valorizzazione territoriale sia delle zone costiere che delle aree interne. Oltre alla necessità di realizzare la ciclovia sarda come un sistema di trasporto integrato con la pianificazione strategica dello sviluppo territoriale, la RAS ha anche stabilito l'importanza dell'implementazione di un insieme di ciclo servizi dedicati a diversi target di turisti e utilizzatori della bicicletta, che permettano di connotare la ciclabilità sarda come prodotto cicloturistico. A tal scopo, la realizzazione dell'infrastruttura dovrà accompagnarsi alla realizzazione di officine attrezzate, aree di assistenza tecnica, aree di sosta, servizi di noleggio biciclette e bike-sharing, info-point, punti di ristoro, opportunità di alloggio presso strutture ricettive *a misura di ciclista*, e la presenza di punti di snodo intermodale Bici-Treno, Bici-Bus e Bici-Traghetto, tutti idoneamente segnalati e individuabili.

Nella pianificazione del sistema di mobilità ciclistica è stato considerato il contributo di sei degli operatori principali dell'isola, i quali sono stati coinvolti in un'indagine predisposta dal CIREM e condotta tra Novembre 2015 e Gennaio 2017. L'esito dell'indagine ha rilevato la forte componente internazionale dei circa 20.000 cicloturisti che si recano in Sardegna ogni anno, la capacità del prodotto di attrarre flussi in bassa stagione e ha individuato le principali

²² www.sardegnaiciclabile.it/site/contesto/

²³ D.G.R. n. 27/24 del 28.05.2020

²⁴ Approvato con Delibera GR 11 dicembre 2018 n. 60/20

carenze a livello di coordinamento e gestione dell'offerta, strutture, infrastrutture e servizi. La spesa media giornaliera (€50-150) e la durata media (6-7 giorni) della vacanza confermano quanto riportato nei Report Isnart-Unioncamere e Legambiente (2019-2020) in linea anche con le rilevazioni del Parlamento Europeo (2016) e il report sulla ciclovia Eurovelo (2012).

Alcune ulteriori considerazioni riguardano la capacità di destagionalizzazione e di sviluppo del turismo nell'entroterra e l'effetto della presenza di un sistema infrastrutturale e trasportistico adeguato sull'ampiezza del target. Per quanto riguarda la capacità di prolungare la stagione turistica, come rilevato dal *Piano della Mobilità Ciclistica* (2018), il mercato cicloturistico è attivo quasi tutto l'anno e registra il picco nel mese di aprile, con la distribuzione del 90% della domanda da marzo a ottobre. Le potenzialità che il cicloturismo ha per lo sviluppo delle aree interne emergono analizzando le tipologie di offerta: la maggior parte dei tour cicloturistici venduti comprende itinerari misti che prevedono percorsi lungo le coste e nell'entroterra, che sommati ai tour completamente montani o campestri arrivano a costituire il 67% del prodotto erogato, mentre i percorsi interamente costieri sono solo il 33%.

Il piano mette in evidenza anche l'importanza della presenza di infrastrutture e ciclo servizi per la dimensione del target. Attualmente, infatti, le escursioni giornaliere costituiscono la modalità principale (41%) di fruizione della vacanza cicloturistica, seguite dalle vacanze in cui la bicicletta è utilizzata solo in parte, dette *holiday cycling* (37%) e infine dalle *cycling holiday*, vacanze cicloturistiche in senso stretto, che attualmente costituiscono circa il 22% del totale. La realizzazione di un sistema d'offerta ben strutturato e completo, servito da piste ciclabili e ciclo servizi connessi, porterebbe indubbiamente ad un incremento della percentuale di viaggiatori appartenenti alla categoria *cycling holiday*, la cui diffusione è penalizzata dallo stato attuale delle ciclovie sarde.

3. L'indagine sul cicloturismo in Sardegna

3.1 La strutturazione e la somministrazione del questionario

Al fine di collocare il settore cicloturistico in Sardegna nel contesto regionale, nazionale e comunitario fin qui delineato, si è resa necessaria l'implementazione di un'indagine *ad-hoc*. Il questionario, composto da 22 domande, è stato somministrato on-line con l'ausilio della piattaforma *Limesurvey* dal 6 agosto al 16 settembre 2020 coinvolgendo una quota significativa degli operatori cicloturistici attivi nel territorio. In assenza di un codice ATECO che identifichi in maniera univoca il settore, l'individuazione e la selezione degli operatori è avvenuta tramite ricerca sul web, col supporto degli stessi e dell'associazione di categoria *Sardegna Cicloturismo*, che ha permesso una diffusione capillare del questionario.

Come dettagliatamente riportato in Appendice A, le domande dalla 1 alla 5 nella Sezione 1 rilevano informazioni socio-demografiche del rispondente quali il genere, l'anno di nascita, la tipologia di attività svolta, il titolo di studio e la posizione ricoperta in azienda. La Sezione 2, dalla domanda 6 alla 12, delinea le caratteristiche dell'offerta, come il numero di dipendenti fissi e stagionali, l'area e il tempo di attività dell'impresa nel settore e l'opinione degli operatori in merito alla fase attuale di sviluppo del cicloturismo in Sardegna ed evidenzia le caratteristiche del bacino di utenza attuale e previsto per il futuro. La Sezione 3, dalla domanda 13 alla 16, rileva i principali competitors a livello nazionale e internazionale e i vantaggi competitivi percepiti delle destinazioni concorrenti, infine le domande dalla 17 alla 21 compongono la Sezione 4, che mette in luce i fattori critici per la crescita del settore, i

principali punti di forza e di criticità dell'offerta sarda e individua le azioni da intraprendere nel breve e nel medio-lungo periodo per incentivare lo sviluppo del settore. Nel complesso le informazioni rilevate permettono di studiare la fase attuale di sviluppo del prodotto cicloturistico sardo.

Come precedentemente introdotto, le domande e le opzioni di risposta sono state elaborate sia in base alle evidenze emerse dall'analisi della letteratura e della realtà cicloturistica comunitaria e nazionale, sia sulla base dei risultati di un breve questionario a risposta aperta somministrato a tutte le strutture ricettive della Marmilla tra Maggio e Giugno 2018 (Manias, 2018). Prima della somministrazione, il questionario è stato testato con l'aiuto di un piccolo gruppo di operatori al fine di verificare l'efficacia e l'adeguatezza delle domande e delle opzioni di risposta. Gli operatori sono stati contattati tramite e-mail, *facebook* e *whatsapp* ed invitati a rispondere al questionario on-line. In totale sono stati raccolti 54 questionari validi ai fini dell'analisi. Il numero di operatori aderenti all'associazione *Sardegna Cicloturismo* è, al mese di novembre 2020 pari a 30, dato che lascia presupporre che la presente indagine sia riuscita ad intercettare una quota più che rappresentativa di imprese che operano nel cicloturismo isolano.

3.2 Le caratteristiche della popolazione osservata

Tra i rispondenti, il 67% è di sesso maschile e il 30% di sesso femminile (3% non disponibile), hanno dai 22 ai 61 anni con un'età media di 41 anni (mediana=41, moda=43) come mostra la Tabella 1, il livello d'istruzione è medio-alto, i rispondenti infatti sono principalmente diplomati (35%) e laureati (28%) (Grafico 1).

Tabella 1. Operatori per fasce d'età

Fascia d'età	N	%
22-31 anni	6	11%
32-41 anni	12	22%
42-51 anni	23	43%
52-61 anni	7	13%
non disponibile	6	11%

Fonte: elaborazione propria su indagine diretta

Grafico 1. Livello d'istruzione degli operatori



Fonte: elaborazione propria su indagine diretta

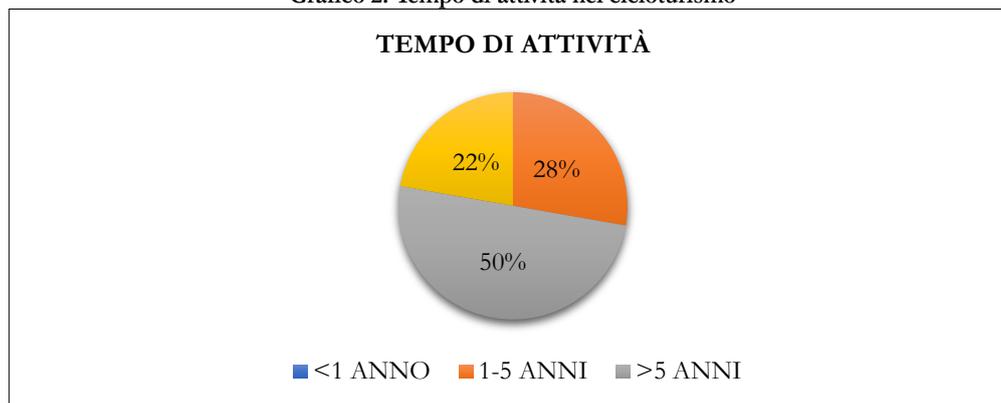
Oltre la metà dei rispondenti è titolare dell'attività imprenditoriale (Tabella 2) che svolge da più di 5 anni (50%) (Grafico2), operando principalmente come noleggio di biciclette (40%) e guida turistica/escursionistica (Grafico3).

Tabella 2. Posizione in Azienda

Posizione in Azienda	N	%
Collaboratore esterno	2	4%
Titolare	29	54%
dipendente	17	31%
non disponibile	6	11%

Fonte: elaborazione propria su indagine diretta

Grafico 2. Tempo di attività nel cicloturismo



Fonte: elaborazione propria su indagine diretta

Grafico 3. Tipologia di attività svolta



Fonte: elaborazione propria su indagine diretta

Le aziende attive in Sardegna hanno mediamente 2 dipendenti fissi (la moda è rappresentata da 1 o 2 dipendenti, la mediana 2), se si escludono gli operatori individuali che non hanno dipendenti e grandi operatori con oltre 60 dipendenti fissi (Tabella 3). Il numero di dipendenti stagionali varia da 0 a 150 con una media pari a 9 e media troncata pari a 7 (mediana=2). Nell'85% dei casi il numero di dipendenti stagionali è inferiore alle 5 unità (Tabella 4), connotando un settore costituito prevalentemente da imprese di piccole dimensioni. Relativamente alla copertura geografica, i rispondenti operano sia su zone costiere che interne, ma si nota una concentrazione nel Sud-Sardegna (16 operatori) e in Gallura (15 operatori). Tuttavia, gli operatori sono presenti pressoché ovunque nell'isola: in Ogliastra (7 operatori), nell'Oristanese (5 operatori), nel Sassarese (5 operatori) e 6 operatori hanno dichiarato di lavorare su tutto il territorio regionale.

Tabella 3. Dipendenti fissi

Dipendenti Fissi	N	%
Da 0 a 10	45	83%
Da 11 a 50	1	2%
Oltre 51	2	4%
Non disponibile	6	11%

Fonte: elaborazione propria su indagine diretta

Tabella 4. Dipendenti stagionali

Dipendenti Stagionali	N	%
Da 0 a 10	40	74%
Da 11 a 50	6	11%
Oltre 51	1	2%
Non disponibile	7	13%

Fonte: elaborazione propria su indagine diretta

3.3 La fase di sviluppo del settore, i competitors e la domanda

Sebbene il 50% degli operatori dichiarati di essere attivo da oltre 5 anni, il settore è considerato principalmente ancora in fase iniziale dal 41% e di sviluppo dal 52% del campione (Tabella 5). Questo, da un lato denota la lentezza con cui il cicloturismo si sta sviluppando nell'isola, dall'altro conferma la crescita che lo stesso sta attraversando, data anche l'elevata percentuale di operatori (28%) che si sono affacciati nel settore da meno di 5 anni.

Tabella 5. La fase di sviluppo del settore secondo i rispondenti

Fase	N	%
Iniziale	22	40.74%
Sviluppo	28	51.85%
Prodotto consolidato	1	1.85%
Declino	0	0.00%
Rilancio	2	3.70%
Non disponibile	1	1.85%

Fonte: elaborazione propria su indagine diretta

L'analisi dei concorrenti percepiti mette in luce un quadro complesso caratterizzato dall'individuazione di due categorie sia a livello nazionale che internazionale: le destinazioni cicloturistiche consolidate con un prodotto strutturato e le destinazioni emergenti in cui il prodotto è in via di sviluppo.

A livello nazionale (Grafico 4), aree notoriamente a vocazione cicloturistica, come il Trentino-Alto Adige e la Toscana, sono considerate le principali destinazioni concorrenti, seguite da regioni meridionali climaticamente più vicine alla Sardegna, come Sicilia e Puglia. La concorrenza però è molto sentita anche verso regioni come l'Abruzzo e le Marche che hanno fatto un salto di qualità importante²⁵, investendo sul cicloturismo e promuovendo la destinazione con azioni mirate e ben strutturate su tutti i mercati.

Grafico4. Competitors nazionali



Fonte: elaborazione propria su indagine diretta

²⁵www.destinazionemarche.it

Anche a livello internazionale l'arena competitiva include sia mete cicloturistiche consolidate come Francia (indicata da 16 operatori) e Austria (indicata da 10 operatori), che sono i paesi più temuti, sia regioni geograficamente e climaticamente simili alla Sardegna che hanno investito considerevolmente in questa forma di turismo, come Croazia²⁶ (indicata da 8 operatori) e Spagna²⁷ (indicata da 9 operatori) e sono considerate concorrenti dirette più temibili di destinazioni affermate come la Germania (indicata da 6 operatori), la Svizzera o l'Olanda (indicate da 5 operatori). L'analisi dei competitors ha evidenziato che il settore sta attraversando una fase di crescita su scala globale, in quanto oltre le destinazioni classiche, si stanno affacciando sul mercato nuove destinazioni cicloturistiche emergenti come Slovenia, Montenegro, Romania, Ungheria e Portogallo in cui questa tipologia di turismo è in fase di sviluppo.

Sulla base dei punteggi assegnati, le destinazioni cicloturistiche internazionali sono considerate più competitive rispetto alle mete nazionali, tuttavia i principali vantaggi riconosciuti sia ai concorrenti nazionali che a quelli internazionali sono i medesimi e consistono principalmente nella presenza di infrastrutture dedicate adeguate e nella diffusione della cultura della mobilità ciclabile tra la popolazione, soprattutto all'estero. Questo conferma quanto rilevato anche dalla letteratura, che ha evidenziato il ruolo di primaria importanza di questi due aspetti nello sviluppo del settore, constatando inoltre il legame tra la presenza delle infrastrutture e la diffusione della cultura della mobilità ciclabile tra la popolazione. Anche gli investimenti e la cooperazione tra privati, e tra privati ed enti pubblici, sono considerati fattori capaci di conferire un vantaggio importante ai competitors, di importanza addirittura superiore rispetto alla stabilità della presenza di domanda, che è ritenuta comunque un fattore capace di avvantaggiare i concorrenti. Infine, anche le iniziative da parte degli enti pubblici sono ritenute importanti fonti di vantaggio competitivo; il Grafico 5 mostra il punteggio delle fonti di vantaggio competitivo in una scala Likert da 1 a 5 (in cui 1 esprime il valore minimo e 5 il valore massimo), riportando in blu quello conseguito dalle destinazioni italiane, e in rosso dalle mete internazionali. Queste ultime hanno ottenuto punteggi superiori per tutte le voci.

²⁶www.viaggiareibalcani.it

²⁷www.abc-mallorca.es

Grafico5. Vantaggi competitivi delle destinazioni concorrenti



Fonte: elaborazione propria su indagine diretta

L'analisi della domanda è stata condotta chiedendo agli operatori di attribuire un punteggio da 1 a 5 in base all'importanza della zona di provenienza dei turisti sia relativamente alla composizione attuale del bacino di domanda, sia alla domanda attesa in un orizzonte temporale di cinque anni. Come mostrato in Tabella 6, l'esito dell'indagine in parte conferma quanto rilevato dalla letteratura e dai report: individua i Paesi dell'Europa centrale, del Nord Europa e del continente americano come principali mercati di sbocco, tuttavia anche Italia, Australia e Nuova Zelanda sono considerati importanti bacini emergenti a cui rivolgere la propria offerta, soprattutto con una prospettiva di sviluppo a lungo termine.

Tabella 6. Provenienza della domanda attuale e attesa entro 5 anni

Bacino di provenienza della domanda	Punteggio per Presenza Attuale	Punteggio per Presenza Attesa (entro 5 anni)	Variazione Punteggio tra Attuale e Attesa (entro 5 anni)
Sardegna	1,89	2,57	+39%
Italia	2,67	3,45	+24%
Nord Europa	3,67	4,02	+9%
Centro Europa	4,11	4,33	+3%
Sud Europa	2,44	3,23	+23%
Asia	1,43	1,59	+9%
America	3,12	3,7	+13%

Fonte: elaborazione propria su indagine diretta

Rispetto a quanto riportato nel Piano della mobilità ciclistica della RAS, gli esiti dell'indagine hanno evidenziato un ampliamento del bacino di domanda di provenienza extra-europea, che, in base a quanto spontaneamente indicato dagli operatori, attualmente registra presenze dall'Australia e dalla Nuova Zelanda, considerati mercati di sbocco emergenti per il prodotto cicloturistico regionale.

I dati nel dettaglio sono riportati nelle Tabelle 7 e 8; dall'osservazione del punteggio assegnato dagli intervistati alle diverse aree geografiche emergono principalmente due aspetti: la variazione del punteggio è sempre positiva, indicando l'aspettativa di espansione di tutti i

mercati di sbocco in un orizzonte temporale di 5 anni e le variazioni maggiori registrate suggeriscono un forte incremento del target locale (+39%) e nazionale (+24%) atteso. L'espansione di tutti i mercati auspicata dai rispondenti è in linea con l'intenzione di investire nell'ampliamento dell'attività e del target di domanda manifestata da più del 50% di essi.

Tabella 7. Punteggio assegnato in scala Likert (1-5) sull'importanza attuale del bacino di domanda

	Punti	1	2	3	4	5	Non Disp
Sardegna		21	15	5	4	1	8
	%	5.65%	2.61%	10.87%	8.70%	2.17%	4.81%
Italia		7	14	13	1	1	8
	%	5.22%	0.43%	28.26%	3.91%	2.17%	14.81%
Nord Europa*		3	2	3	13	12	11
	%	0.98%	4.65%	30.23%	30.23%	27.91%	0.37%
Centro Europa **		1	2	7	5	19	0
	%	0.27%	4.55%	15.91%	34.09%	43.18%	18.52%
Sud Europa***		13	7	16	5	2	11
	%	30.23%	16.28%	37.21%	1.63%	.65%	20.37%
America		5	8	12	11	6	12
	%	1.90%	9.05%	28.57%	26.19%	14.29%	22.22%
Asia		30	5	3	2	0	14
	%	75.00%	2.50%	7.50%	5.00%	0.00%	25.93%

Fonte: elaborazione propria su indagine diretta

Tabella 8. Punteggio assegnato in scala Likert (1-5) sull'importanza futura del bacino di domanda

	Punti	1	2	3	4	5	Non Disp
Sardegna		8	13	18	7	1	7
	%	17.02%	27.66%	38.30%	14.89%	2.17%	12.96%
Italia		0	5	19	13	5	0
	%	0.00%	11.36%	43.18%	30.23%	11.36%	18.52%
Nord Europa*		1	1	11	13	17	11
	%	2.33%	2.33%	25.58%	30.23%	39.53%	20.37%
Europa centrale**		1	2	5	9	26	11
	%	2.33%	4.65%	11.63%	20.93%	60.47%	20.37%
Sud Europa***		4	6	3	1	6	4
	%	10.00%	15.00%	32.50%	27.50%	15.00%	25.93%
America		4	4	5	14	13	14
	%	10.00%	10.00%	12.50%	5.00%	32.50%	25.93%
Asia		25	7	5	2	0	15
	%	64.10%	17.95%	12.82%	5.13%	0.00%	27.78%

* (Lettonia, Estonia, Lituania, Inghilterra, Irlanda, Danimarca, Norvegia, Svezia, Finlandia, Islanda) ** (Austria, Croazia, Lussemburgo, Svizzera, Polonia, Ungheria, Liechtenstein, Francia, Rep. Ceca, Slovacchia, Germania) *** (Malta, Spagna, Portogallo, Slovenia, Bosnia-Erzegovina, Montenegro, Albania)

Fonte: elaborazione propria su indagine diretta

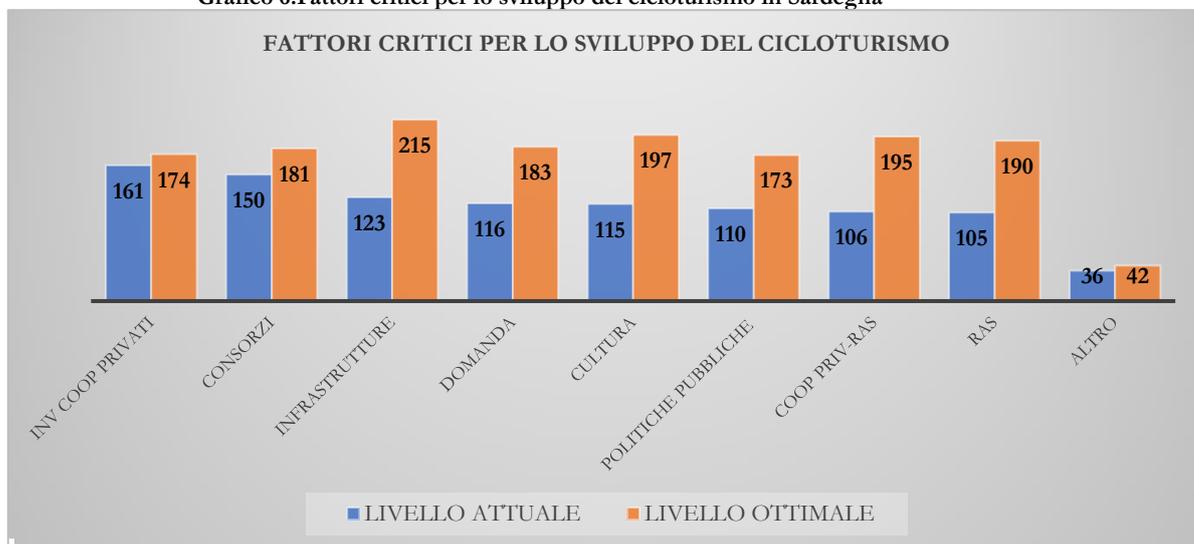
3.4 L'analisi SWOT

Gli esiti dell'indagine permettono di rilevare i punti di forza e le criticità del settore in Sardegna, le principali minacce e le opportunità di sviluppo che derivano dal contesto della regione dal punto di vista degli operatori direttamente coinvolti.

Ai soggetti intervistati è stato chiesto di assegnare un punteggio da 1 a 5 ad una serie di fattori, sia in base al ruolo che essi stanno effettivamente avendo nello sviluppo attuale del cicloturismo, sia in relazione all'importanza che gli stessi rivestono e quindi il livello auspicato affinché la regione si affermi come destinazione cicloturistica.

I principali punti di forza sono la distribuzione diffusa delle aziende nel territorio, la numerosità di eventi e manifestazioni ciclistiche che vengono organizzate, la presenza di molti operatori esperti che lavorano nel settore da tempo, il coinvolgimento di una pluralità di soggetti e attività economiche diverse nel mercato cicloturistico e la costituzione dell'Associazione Sardegna cicloturismo. Gli intervistati hanno inoltre individuato gli investimenti e la cooperazione tra operatori privati, anche nella forma di unione d'aziende, come fattori trainanti che attualmente stanno contribuendo alla crescita del settore, mentre altri fattori ritenuti importanti sono risultati inferiori rispetto al livello auspicato. Il Grafico 6 riporta il punteggio totale assoluto attribuito ad ogni voce in una scala da 0 (nessun voto attribuito) a 270 (voto massimo attribuito da tutti i rispondenti).

Grafico 6. Fattori critici per lo sviluppo del cicloturismo in Sardegna



Fonte: elaborazione propria su indagine diretta

Gli operatori hanno individuato un quadro di criticità che include punti di debolezza del settore e minacce derivanti dalle peculiarità del contesto in cui si colloca.

I principali punti di debolezza sono lo stato attuale in cui vertono le infrastrutture (assenti o poco curate) e l'elevata pericolosità della mobilità ciclistica a causa della scarsa manutenzione dei tracciati dedicati e dell'uso promiscuo delle strade, trafficate da automobilisti poco attenti e poco abituati ai ciclisti, l'instabilità della domanda, dovuta anche all'assenza di collegamenti aerei regolari tutto l'anno, la mancanza di un'offerta ben strutturata e la mancanza di dialogo e cooperazione tra aziende e RAS, le cui politiche sono ritenute inefficaci nella promozione della Sardegna come destinazione cicloturistica. Le minacce, intese come fattori che possono incidere negativamente sullo sviluppo della destinazione, sono la persistenza della mancanza di collegamenti aerei da e per la Sardegna tutto l'anno con almeno cinque o sei mete strategiche internazionali, il mancato sviluppo della cultura dell'accoglienza extra-estiva che non consente di creare un'offerta completa stabile, la gestione inefficiente del territorio (degrado ambientale di sentieri e presenza di rifiuti nelle cunette, scarsa manutenzione di infrastrutture come parchi, sentieristica, fonti) e le temperature estive che stanno diventando sempre più elevate. Le opportunità di sviluppo del settore intraviste sono le politiche pubbliche nazionali e comunitarie in favore del settore stesso e a sostegno della micro-mobilità, la diffusione della cultura della mobilità ciclistica, la forte crescita che sta vivendo il mercato cicloturistico a livello internazionale, il potenziale turistico delle risorse culturali e paesaggistiche sia costiere che interne offerte dalla regione e la possibile cooperazione con la RAS, sia in termini di coordinamento sinergico delle azioni da intraprendere nel territorio, sia per quanto riguarda la promozione e il marketing della Sardegna come destinazione cicloturistica.

L'ultima considerazione in merito all'analisi SWOT riguarda il fatto che nonostante carenze, criticità e punti forza individuati sino coerenti con quelli individuati nel Piano della mobilità ciclistica, dagli esiti dell'indagine sul cicloturismo è emerso che le carenze di cui gli operatori

attualmente risentono maggiormente sono la mancata cooperazione con la RAS e il ruolo della stessa nel dare impulso alla crescita del settore e reputano questi aspetti fattori chiave per lo sviluppo del settore, al pari della presenza di un apparato infrastrutturale e trasportistico adeguato, che ha conseguito il punteggio maggiore e quindi implicitamente sia stato indicato come il più importante. Gli esiti dell'analisi SWOT sono sintetizzati nel Grafico 7.

Grafico7. Analisi SWOT fattori critici per lo sviluppo del cicloturismo

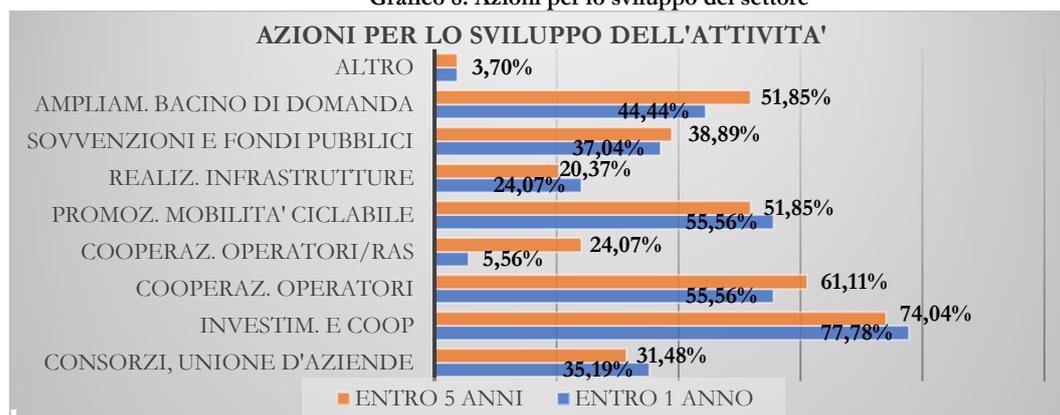


Fonte: Elaborazione propria su indagine diretta

Infine, agli intervistati è stato chiesto di individuare le attività che intendono attuare nel breve e nel medio-lungo termine. Gli operatori hanno indicato una serie di azioni (Grafico 8) che sono sostanzialmente le medesime nei due orizzonti temporali considerati, ad

eccezione di ciò che concerne i rapporti con la Regione. Circa il 75% degli intervistati ha indicato che intende investire e promuovere la propria attività, più della metà intende cooperare con altri operatori, contribuire alla promozione della mobilità ciclistica (a conferma dell'importanza attribuita alla diffusione della cultura della mobilità soft anche dalla letteratura) e ampliare il proprio bacino di domanda, mentre il 38% circa intende usufruire di sovvenzioni e fondi pubblici a sostegno dell'attività imprenditoriale. Solo il 5,6% circa dei rispondenti intende avviare a breve termine una collaborazione con la RAS, ma in un orizzonte temporale di cinque anni, questa percentuale arriva al 24%. Questo dato è indicativo del basso livello di cooperazione attualmente in corso tra enti pubblici e professionisti del settore nella regione, ma anche dell'aspettativa di una possibile apertura al dialogo e alla collaborazione per il futuro prossimo. Nonostante il ruolo di primaria importanza riconosciuto all'apparato infrastrutturale della mobilità, solo il 20% circa dei professionisti intende investire in attività di realizzazione e/o manutenzione di infrastrutture dedicate al ciclismo, per le quali si è già attivata la RAS con il progetto di implementazione della Ciclovia regionale sarda.

Grafico 8. Azioni per lo sviluppo del settore



Fonte: Elaborazione propria su indagine diretta

Da una lettura congiunta degli esiti della presente indagine sul cicloturismo e del Piano della Mobilità Ciclistica emerge una forte consapevolezza da parte di tutti i soggetti coinvolti relativamente allo stato attuale del settore in Sardegna e al ruolo di primaria importanza che questa tipologia di turismo e di mobilità stanno acquisendo a livello nazionale e internazionale. Inoltre, è evidente una forte motivazione condivisa verso lo sviluppo del settore cicloturistico in Sardegna. Sul fronte dell'offerta, questa è determinata principalmente da ragioni di carattere economico e dalla consapevolezza dei benefici di carattere salutistico, ambientale e sociale che l'attività cicloturistica è in grado di apportare. Sul versante della RAS, lo spettro di obiettivi a cui essa punta attraverso la costituzione di un sistema di mobilità ciclistica include anche la creazione di una rete trasportistica sostenibile e alternativa che, anche attraverso il traffico cicloturistico, veicoli la crescita economica delle aree più marginalizzate, migliori il livello occupazionale e promuova lo sviluppo economico della regione nel suo complesso.

Conclusioni

L'economia della Sardegna è stata profondamente destabilizzata dalla recente pandemia di Covid-19 e la ripresa economica potrebbe accompagnarsi con un ripensamento del ruolo cruciale che il cicloturismo ha, in quanto coniuga due fattori chiave per lo sviluppo: la mobilità e il turismo. Se si riuscisse a rendere la Sardegna una meta cicloturistica d'eccellenza la regione nel suo complesso ne beneficerebbe e l'assetto turistico sardo, attualmente caratterizzato prevalentemente dal turismo balneare, evolverebbe senza compromettere la capacità di carico dell'isola stessa, orientando la mobilità locale verso la sostenibilità.

In una realtà economica delicata e peculiare come quella della Sardegna, lo sviluppo del turismo non può essere fondato sullo sfruttamento della stagione balneare che non permette di raggiungere obiettivi di miglioramento del livello occupazionale per i residenti, determina il rischio di incorrere in danni ambientali e sociali nelle zone costiere sovraffollate e non incentiva la fruizione turistica del patrimonio paesaggistico e culturale nell'entroterra, che invece necessita di essere valorizzato. L'indagine condotta sugli operatori ha confermato l'efficacia in termini di destagionalizzazione, attrazione di segmenti di domanda sempre più ampi e dislocazione dell'offerta turistica che caratterizzano il prodotto cicloturistico. Sostenere un settore come quello del cicloturismo innesca un circolo virtuoso che ha ricadute positive su tutte le attività che contribuiscono a creare il prodotto e genera esternalità positive per i residenti stessi, che sarebbero incentivati all'uso della bicicletta dalla possibilità di usufruire di infrastrutture adeguate e cicloservizi. Secondo quanto dichiarato dal direttore generale di Legambiente Giorgio Zampetti, nell'immediato la bicicletta offre una soluzione turistica salutare nel rispetto del distanziamento sociale, in un'ottica di lungo periodo rispetta i requisiti di necessaria sostenibilità che sono ormai imprescindibili in ogni ambito. Inoltre, dal punto di vista economico connette i territori e le risorse generando ricadute positive su un ampio spettro di attività correlate. Come dimostrato dai report Legambiente e dai vari progetti a livello regionale, nazionale e internazionale, l'interesse crescente verso questa tipologia di turismo e di mobilità sta portando le istituzioni a dedicare ingenti investimenti nella realizzazione di infrastrutture, strutture e servizi finalizzati ad agevolare la diffusione del cicloturismo, incrementando così la competitività e il numero delle destinazioni concorrenti. Per queste ragioni, la creazione tempestiva di un sistema ciclabile che integri tutte le componenti necessarie alla realizzazione di un'offerta di valore capace di attrarre un numero sempre maggiore di turisti attivi, è fondamentale per qualunque territorio che voglia proporsi come meta cicloturistica.

L'indagine ha permesso di rilevare la presenza di operatori cicloturistici su quasi tutto il territorio regionale, attivi da tempo prevalentemente come guide e noleggio di biciclette. A conferma di quanto emerso dalla letteratura e dai report, gli operatori hanno indicato i paesi dell'Europa centrale e settentrionale e l'America come principali bacini di domanda generatori di flussi cicloturistici, mentre hanno indicato come competitors sia destinazioni cicloturistiche d'eccellenza come l'Austria, tra i concorrenti internazionali, e il Trentino Alto-Adige tra i nazionali, ma anche mete emergenti come la Spagna e la Croazia. Anche nel caso Sardegna, l'analisi ha confermato quanto emerso dalla letteratura relativamente ai fattori trainanti: i principali driver dello sviluppo del settore sono la presenza di infrastrutture dedicate e la diffusione della cultura della mobilità ciclistica, che però in Sardegna risultano essere ancora al di sotto del livello ottimale. Tuttavia, è emersa una forte

consapevolezza e la volontà di impegnarsi attivamente nella promozione della Sardegna come destinazione cicloturistica e nella costituzione di un sistema di offerta completo e di qualità, sia da parte degli operatori privati che delle istituzioni pubbliche, nello specifico della RAS. Il Piano della Mobilità Ciclistica e il progetto *Rete Ciclabile della Sardegna* della RAS sembrano rispondere alle esigenze manifestate dagli operatori in merito all'impegno attivo nello sviluppo del cicloturismo da parte delle istituzioni pubbliche e alla possibilità di fruizione di una dotazione infrastrutturale dedicata adeguata. La recente costituzione dell'associazione *Sardegna Cicloturismo* dimostra la volontà di cooperazione e di coordinamento dal lato dell'offerta, ma anche il tentativo da parte degli operatori stessi di istituire una rappresentanza che possa dialogare con le istituzioni per trarne una proficua collaborazione nel perseguimento di obiettivi comuni. Questi passi importanti verso la realizzazione di un sistema che punti alla coesione territoriale e veda l'isola nella sua interezza come un'unica destinazione protagonista del prodotto cicloturistico, dimostrano la forte consapevolezza della necessità di fare rete e sono rappresentativi dell'evoluzione che l'idea stessa di turismo e di sviluppo economico stanno vivendo, non solo a livello regionale, ma anche a livello globale.

Con la realizzazione della ciclovia regionale, accompagnata da ciclo-servizi adeguati, il bacino potenzialmente raggiungibile si espanderebbe incrementando le dimensioni dei segmenti *Cycling Holiday* e *Holiday Cycling*, che costituiscono poco più del 50% della domanda totale, in quanto attualmente infrastrutture, strutture e servizi di cui necessitano sono solo presenti in maniera frammentata nel territorio. Queste carenze hanno contribuito a determinare la lentezza con cui il cicloturismo si è sviluppato finora, nonostante le condizioni territoriali e climatiche favorevoli e le numerose iniziative imprenditoriali. Tuttavia, gli esiti dell'indagine hanno permesso di delineare un settore che dal lato dell'offerta ha fatto notevoli passi avanti negli anni perché ha acquisito la consapevolezza dell'importanza di presentarsi sul mercato con una proposta di valore completa, coordinata e ben strutturata, realizzabile solo attraverso la cooperazione tra professionisti e istituzioni e un'organizzazione sistemica del prodotto cicloturistico. Il contesto regionale, nazionale e comunitario, in cui la cultura della mobilità ciclistica si sta diffondendo, è favorevole allo sviluppo del cicloturismo ed è supportato anche dalle politiche pubbliche e dagli investimenti nella realizzazione di un apparato infrastrutturale integrato e multimodale che ne agevoli la diffusione.

Vista la rilevanza che il settore sta acquisendo, sarebbe opportuna la rilevazione sistematica di dati comparabili a livello regionale, nazionale e internazionale basata su una classificazione omogenea delle attività che caratterizzano il cicloturismo e sull'identificazione di definizioni univocamente impiegate nelle rilevazioni (come ad esempio *Cycling Holiday*, *Holiday Cycling*, e *Cycling Tour* individuate nel 1° Rapporto Isnart-Unioncamere e Legambiente, 2019, e nel Piano della Mobilità Ciclistica, 2018) al fine di poter osservare, misurare e stimare oggettivamente il fenomeno, poter verificare l'efficacia delle politiche pubbliche attuate a favore del settore stesso e prevederne gli esiti futuri.

APPENDICE

Questionario sul cicloturismo in Sardegna

Sezione 1: caratteristiche socio-demografiche dei rispondenti

- 1) Puoi indicare il tuo genere?
- 2) Puoi indicare il tuo anno di nascita?
- 3) Che tipologia di attività svolgi?
- 4) Puoi indicare il tuo titolo di studio?
- 5) Che posizione ricopri in azienda?

Sezione 2: caratteristiche dell'offerta e della domanda

- 6) Puoi indicare il numero di dipendenti fissi?
- 7) Puoi indicare il numero di dipendenti stagionali?
- 8) Da quanto tempo operi nel cicloturismo?
- 9) In quale comune opera prevalentemente la tua azienda?
- 10) Secondo te, in quale fase è attualmente il cicloturismo in Sardegna?
- 11) Secondo te, in una scala da 1 a 5, a quale bacino di domanda è rivolta attualmente l'offerta cicloturistica sarda?
- 12) Secondo te, in una scala da 1 a 5, a quale bacino di domanda si rivolgerà nei prossimi 5 anni l'offerta cicloturistica sarda?

Sezione 3: i competitors e i vantaggi competitivi

- 13) Secondo te, quali regioni italiane sono le principali concorrenti del prodotto cicloturistico sardo?
- 14) Secondo te, in una scala da 1 a 5, quali sono i principali vantaggi competitivi delle mete cicloturistiche nazionali concorrenti?
- 15) Secondo te quali stati esteri sono i principali competitors internazionali?
- 16) Secondo te, in una scala da 1 a 5, quali sono i principali vantaggi competitivi dei concorrenti internazionali?

Sezione 4: fattori critici e azioni per lo sviluppo del settore

- 17) Puoi assegnare un punteggio da 1 a 5 ai fattori che secondo te attualmente stanno contribuendo maggiormente allo sviluppo del cicloturismo in Sardegna?
- 18) Puoi assegnare un punteggio da 1 a 5 in base all'importanza che i seguenti fattori hanno per lo sviluppo del cicloturismo?
- 19) Oltre i fattori precedentemente elencati, riesci ad individuare ulteriori criticità che limitano lo sviluppo del cicloturismo in Sardegna?
- 20) Quali attività intendi intraprendere entro un anno circa per incrementare l'attività cicloturistica?
- 21) Quali attività intendi realizzare entro 5 anni circa per sviluppare il prodotto cicloturistico?
- 22) Se sei interessato a ricevere i risultati dell'indagine puoi indicare il tuo indirizzo e-mail.

Bibliografia

- ADFC (2019), Travelbike Bicycle Travel Analysis Summary Report 2019
- Balletto, G., Borruso, G., Milesi, A., Ladu, M. (2019, November). Turismo lento nel Sulcis Iglesiente. Mappe di comunità per le sfide dello sviluppo turistico locale. In Proceedings of the XXIII National Conference ASITA, Trieste, Italy, 12-14
- Balletto, G., Milesi, A., Mundula, L., Borruso, G. (2019) Wave, Walk And Bike Tourism: The Case Of Sulcis (Sardinia - Italy), in *INPUT aCAcademy 2019*, 881-892, FedOAPress
- Beeton, S. (2010) Regional community entrepreneurship through tourism: The case of Victoria's rail trails, in *International Journal of Innovation and Regional Development*, 2(1/2), 128-148
- Bil, M., Bilova, M., Kubecek, J. (2012) Unified GIS database on cycle tourism infrastructure, in *Tourism Management*, 33, 1554-1561.
- Bull, C., Lovell, J. (2007) The impact of hosting major sporting events on local residents: An analysis of the views and perceptions of Canterbury residents in relation to the Tour de France 2007, in *Journal of Sport and Tourism*, 12(3/4), 229–248
- Buning, R. J., Gibson, H., J. (2016) The role of travel conditions in cycling tourism: implications for destination and event management in *Journal of Sport & Tourism*, 20(3-4), 175-193
- Butler, R.W. (1980) The concept of a tourist area cycle of evolution: implications for management of resources, in *The Canadian Geographer*, 24, 5-12
- Campus, E. (2016) Contamination: When research influences the profession. *Mobilità Lenta. Oristano e area vasta*, ricerca in vetrina 2015, books.google.com
- Cannas, R. (2017) 9 Case Study Italy: The Tourism Management of Climate Change in the Mediterranean Region: Adaptation Strategies in Sardinia and Sicily. *Global Climate Change and Coastal Tourism: Recognizing Problems, Managing Solutions and Future Expectations*, 111
- Coghlan, A. (2012) An autoethnographic account of a cycling charity challenge event: Exploring manifest and latent aspects of the experience, in *Journal of Sport & Tourism*, 17(2), 105-124
- Cope, A., Cairns, S., Fox, K., Lawlor, D., Lockie, M., Lumsdon, L., Ridoch, C., Rosen, P. (2003) The UK National Cycle Network: An assessment of the benefits of a sustainable transport infrastructure, in *World Transport Policy and Practice*, 9(1), 6-17
- Cope, A., Doxford, D., Hill, T. (1998) Monitoring tourism on the UK's first long-distance cycle route, in *Journal of Sustainable Tourism*, 6(3), 210–223
- Cox, P. (2012) Strategies promoting cycle tourism in Belgium: Practices and implications, in *Tourism Planning and Development*, 9(1), 25-39
- De Montis, A., Ledda, A., Ganciu, A., Serra, V., De Montis, S. (2015) Recovery Of Rural Centres and “Albergo Diffuso“: A Case Study In Sardinia, Italy. in *Land Use Policy* 47, 12-28
- Dickinson, J., Lumsdon, L., Robbins, D. (2011) Slow travel: Issues for tourism and climate change, in *Journal of Sustainable Tourism*, 19(3), 281-300
- Downward, P., Lumsdon, L. (2001) The development of recreational cycle routes: An evaluation of user needs, in *Managing Leisure*, 6(1), 50–60

- ENIT (2016) Il mercato del cicloturismo in Europa. Politiche, andamenti e prospettive, retrieved from www.feder ciclismo.it/it/infopage/cicloturismo-andamenti-e-prospettive-in-europa-secondo-enit/7debbda-4dbb-4504-8a73-4d22265dbf08/
- Fadda, N. (2019), Tourism from Water Boardsports: Evidence from the Emerging Destination of Sardinia, *J Knowl Econ* 10, 1720–1737
- Fang, W., Chang, H., Huang, Y. (2011) Cycling recreation experiences and facilities: A case study of the Danshui Riverside Bike Path, Taiwan, in *International Journal of Agricultural Travel and Tourism*, 2 (1), 7-19
- Faulks, P., Ritchie, B. W., & Fluker, M. (2007) Cycle tourism in Australia: an investigation into its size and scope. Gold Coast: Sustainable Tourism CRC
- Fiori, S. M. (2003) Cicloturismo nella Sardegna centro-orientale: valorizzazione di un percorso legato alla cultura ed alle tradizioni vitivinicole del territorio, in *Genio Rurale*, 66, 1, 37-42 ref.8
- Fullagar, S. (2012) Gendered cultures of slow travel: Women’s cycle touring as an alternative hedonism, in S. Fullagar, K. Markwell, E. Wilson, *Slow tourism: Experiences and mobilities*, 99-112, Bristol, Channel View
- Gantar, A., Kocis, D., Pehnac, M. (2012) How to develop cycle tourism. Retrieved from http://bicy.it/docs/35/How_to_develop_cycle_tourism_ang.pdf
- Gazzola, P., Pavione, E., Grechi, D., Ossola, P. (2018) Cycle tourism as a driver for the sustainable development of little-known or remote territories: the experience of the Apennine regions of Northern Italy. *Sustainability*, 10(6), 1863.
- Gazzola, P., Pavione, E., Pezzetti, R. (2017) The Role of Slow Territories in the Development of Sustainable Tourism, in *Eur. Sci J*, 13, 238-248
- Gibson, H. J. (2004) Moving beyond the “what is and who” of sport tourism to understanding “why”, in *Journal of Sport & Tourism*, 9(3), 247-265
- Grechi, D., Ossola, P., Pavione, E. (2015) Expo 2015 and Development of Slow Tourism: Are the Tourism Product Clubs in Varese Successful?, Toulon-Verona Conference *Excellence in Services*
- Han, H., Lho, L.H., Al-Ansi, A. (2020) Cycling tourism: A perspective, in *Tourism Review*, 75 (1), 162-164, retrieved from www.emerald.com
- Hillman, M., Boyd, H., Tuxworth, B. (1999) Promoting cycling as a way to a healthier life, in *Velo City '99: The 11th international bicycle planning conference. The Bicycle Crossing Frontiers*, Graz, Austria, Maribor, Slovenia, April 13-16, 1999. Proceedings
- Holloway, I., Brown, L., Shipway, R. (2010) Meaning not measurement: Using ethnography to bring a deeper understanding to the participant experience of festivals and events, in *International Journal of Event and Festival Management*, 1(1), 74–85
- Jabaudon, N. (2003) Cycling holidays in Europe, in *Travel & Tourism Analyst*, (6), 1-21
- Kovačić, N. (2015) Profiling bicycle tourists: A case of Croatia, in *Tourism and hospitality management* 21 (2), 159-177
- Küster, F., Blondel, B., (2013) Calculating the economic benefits of cycling, in EU-27
- Lamont, M. (2009) Reinventing the wheel: A definitional discussion of bicycle tourism, in *Journal of Sport & Tourism*, 14(1), 5-23

- Lamont, M. (2010) Cycle tourism in Australia: Exploring the whole tourism system, Saarbrücken, Lambert Academic Publishing
- Lamont, M. (July 2014) Cycling and Tourism introduction to *Tourism Review International*, 18(1)
- Lamont, M., Buultjens, J. (2011) Putting the brakes on: impediments to the development of independent cycle tourism in Australia, in *Current Issues in Tourism*, 14(1), 57-78
- Lamont, M., McKay, J. (2012) Intimations of postmodernity in sports tourism at the Tour de France, *Journal of Sport & Tourism*, 17(4), 313-331
- Lane, B. (1994) What is rural tourism?, in *Journal of Sustainable Tourism*, 2(1/2), 7-21
- Lee, C. F., Huang, H. I. (2014) The attractiveness of Taiwan as a bicycle tourism destination: A supply-side approach. In *Asia Pacific Journal of Tourism Research*, 19(3), 273-299
- Levitt, T. (1965) Exploit the product life cycle (Vol. 43). Graduate School of Business Administration, Harvard University.
- Lumsdon, L. (1996) Cycle Tourism in Britain. Insights, March, 27-32. English Tourist Board
- Lumsdon, L. (2000), Transport and tourism: Cycle tourism – a model for sustainable development?, in *Journal of Sustainable Tourism*, 8(5), 361-377
- Lumsdon, L., Downward, P., Cope, A. (2004) Monitoring of cycle tourism on long distance trails: the North Sea Cycle Route in *Journal of Transport Geography* 12(1), 13-22
- Manias, G. (2018) relatore prof. Gerardo Marletto, tesi di laurea, Cicloturismo e sviluppo rurale: un approccio di sistema al caso della Marmilla
- Mason, P., Leberman, S. (2000) Local planning for recreation and tourism: A case study of mountain biking from New Zealand's Manawatu region, in *Journal of Sustainable Tourism*, 8(2), 97-115
- Marcussen, C.H., Cross, S.B. (2009) Cycling tourism in north-western Poland, on Bornholm and in southern Sweden, Centre for Regional and Tourism Research, Bornholm, Denmark, crt.dk/wp-content/uploads/09_rapport_cycling_tourism_bike_the_baltic.pdf
- Meng, B., Han, H. (2019) Multiple attributes of cycling tourism in travelers' decision-making process. *Journal of Quality Assurance in Hospitality & Tourism*, 20(3), 317-338
- Meschik, M. (2012) Sustainable cycle tourism along the Danube Cycle Route in Austria, in *Tourism Planning and Development*, 9(1), 41-56
- Neun, M., Haubold, H., (2016) The EU Cycling Economy. Arguments for an Integrated EU cycling policy, European Cyclists' Federation, Brussels, December 2016
- Pesses, M. (2010) Automobility, velomobility, American mobility: An exploration of the bicycle tour, in *Mobilities*, 5(1), 1-24.
- Pileri, P. (2019) Rigenerare il grande fiume Po con il cicloturismo di VENTO, *Semestrale di Studi e Ricerche di Geografia*, 75-90
- Piket, P., Eijgelaar, E., Peeters, P. (2013) European cycle tourism: A tool for sustainable regional rural development. *APSTRACT: Applied Studies in Agribusiness and Commerce*, 7(1033-2016-84240), 115-119

- Pileri, P., Giudici, D. (2017) Vento. Un progetto di territorio in bicicletta, per un'idea diversa, possibile e desiderabile di sviluppo, 175-184
- Pratte, J. (2006) Bicycle tourism: on the trail to economic development, in *Prairie perspectives: geographical essays*, 9(1), 62-84
- Privitera, D. (Marzo 2011) I Parchi e il cicloturismo: integrazione strategica per lo sviluppo locale, in *Agribusiness Paesaggio & Ambiente*, Vol. XIV, 3, 184-190
- Pröbstl-Haider, U., Lund-Durlacher, D., Antonschmidt, H., Hödl, C. (2018) Mountain bike tourism in Austria and the Alpine region—towards a sustainable model for multi-stakeholder product development, in *Journal of Sustainable Tourism*, 26(4), 567-582
- Pulina, M., Meleddu, M., Del Chiappa, G. (2013) Residents' choice probability and tourism development, in Elsevier, *Tourism Management Perspectives* 5, 57-67
- RAS (2018) Piano regionale per la mobilità ciclistica della Sardegna
- Ritchie, B. W. (1998) Bicycle tourism in the South Island of New Zealand: Planning and management issues, in *Tourism Management*, 19(6), 567–582
- Ritchie, B. W., Hall, C. M. (1999) Bicycle tourism and regional development: A New Zealand case study, *Anatolia*, 10(2), 89–112
- Sechi, L., Moscarelli, R., Pileri, P. (2020) Planning tourist infrastructures to regenerate marginalised territories: the study case of North Sardinia, Italy. *City, Territory and Architecture*, 7(1), 1-12
- Sheller, M., Urry, J. (2000) The city and the car, in *International Journal of Urban and Regional Research*, 24(4), 737-756
- Simeoni, F., De Crescenzo, V. (2018) Ecomuseums (on clean energy), cycle tourism and civic crowdfunding: A new match for sustainability?. *Sustainability*, 10(3), 817
- Simonsen, P. S., Jørgensen, B. (1998) Cycle tourism: An economic and environmental sustainable form of tourism?, Unit of Tourism Research, Research Centre of Bornholm, retrieved from www.crt.dk/Pdf/Rep/0058.pdf
- Simonsen, P. S., Jørgensen, B., Robbins, D. (1998) Cycling tourism, Bornholm: Unit of Tourism Research at Research Centre of Bornholm, 20-47
- South Australian Tourism Commission. (2005) Cycle tourism strategy 2005–2009, Retrieved January, 11, 2017 www.tourism.sa.gov.au/tourism/plan/cycle_tourism_strategy.pdf
- Stoffelen, A. (2018) Tourism trails as tools for cross-border integration: A best practice case study of the Vennbahn cycling route, in *Annals of Tourism Research*, 73, 91-102
- Sustrans (1999) Cycle tourism information pack, retrieved from www.sustrans.org.uk/webfiles/Info%20sheets/ff28.pdf
- Tobin, G. A. (1974) The bicycle boom of the 1890s: The development of private transportation and the birth of the modern tourist, in *Journal of Popular Culture*, 7(4), 838
- Tucci, G. (a cura di), (2011-12) Cicloturismo. Politiche, andamenti e prospettive, in *Rapporto sul Turismo Italiano XVIII edizione*, Edizione Franco Angelo, 460
- Vujko, A., Plavša, J., Ostojić, N. (2013) Impact of the “Danube cycling route” on the development of cycling tourism in Serbia, in *Polish Journal of Sport and Tourism*, 20(3), 227-233

Weed, M., Bull, C. (2009) Sports tourism: Participants, policy and providers (2nd ed.), Oxford, United Kingdom

Weed, M., Brown, M., Bull, C., Dowse, S., Lovell, J., Mansfield, L., Wellard, I. (2014) A systematic review and meta-analyses of the potential local economic impact of tourism and leisure cycling and the development of an evidence-based market segmentation, in *Tourism Review International*, 18(1), 37-55

Weston, R., Davies, N., Peeters, P. M., Eijgelaar, E., Lumsdon, L., McGrath, P., Piket, P. C. (2012) The European Cycle Route Network EuroVelo: challenges and opportunities for sustainable tourism. Update of the 2009 study

Willard, P., Beeton, S. (2012) Low impact experiences: Developing successful rail trail tourism, in *Tourism Planning and Development*, 9(1), 5-13

Zovko, I. (2013) Opportunities for the Scottish economy, Tourism-full-report.pdf, retrieved from www.transformsotland.org.uk/wp/wp-content/uploads/2014/12/

1° Rapporto Isnart-Unioncamere e Legambiente (2019) Cicloturismo e Cicloturisti in Italia, retrieved from www.legambiente.it/wp-content/uploads/dossier_cicloturismo-e-cicloturisti_2019.pdf

2° Rapporto Isnart-Unioncamere e Legambiente (2020), retrieved from www.legambiente.it/cicloturismo-italia-ecco-i-dati-del-rapporto-isnart-unioncamere-e-legambiente/

Ultimi Contributi di Ricerca CRENoS

I Paper sono disponibili in: <http://crenos.unica.it/crenosterritorio/>

- 18/01 *Stefano Renoldi*, “Luoghi della cultura e turismo in Sardegna. Un’analisi aggiornata”
- 17/02 *Massimo Carboni, Sonia Congiu*, “L’approccio territoriale nella Pianificazione Strategica: l’esperienza della Programmazione Territoriale in Sardegna. Analisi del modello organizzativo”
- 17/01 *Massimo Carboni*, “Approccio organizzativo in materia di Pianificazione Economica: Il caso della Programmazione Unitaria in Sardegna”
- 16/05 *Monica Iorio, Stefano Renoldi*, “Imprenditoria straniera nella Sardegna meridionale: un’indagine empirica sulla creazione e i fabbisogni d’impresa”
- 16/04 *Massimo Carboni*, “Valutazione della Ricerca di Base: Analisi delle Componenti Principali (ACP)”
- 16/03 *Massimo Carboni*, “Le relazioni di Network nel Sistema della Ricerca in Sardegna”
- 16/02 *Monica Iorio, Stefano Renoldi*, “Flussi migratori e imprenditoria straniera in Sardegna”
- 16/01 *Andrea Zara*, “Linee guida per il monitoraggio e la valutazione degli eventi a valenza turistica in Sardegna”
- 15/07 *Margherita Meloni, Andrea Zara*, “Indagine sulla Manifestazione culturale di Monumenti Aperti a Cagliari”
- 15/06 *Marta Foddi, Margherita Meloni, Andrea Zara*, “Un’analisi network del settore culturale a Cagliari”
- 15/05 *Davide Cao, Andrea Zara*, “Il peso del turismo straniero nell’economia regionale”
- 15/04 *Davide Cao, Enrico Spanu*, “La competitività della Sardegna nel settore turistico”
- 15/03 *Stefano Renoldi, Giovanni Sistu*, “Il sistema di offerta museale della Sardegna. Analisi di contesto e programmazione regionale”
- 15/02 *Stefano Renoldi*, “Determinanti, spesa e impatto economico dei flussi turistici. Letteratura e recenti evidenze empiriche in Sardegna”
- 15/01 *Maria Giovanna Brandano, Marta Meleddu, Marco Vannini*, “La valutazione economica dei beni culturali: il caso dei Giganti di Mont’e Prama”
- 14/01 *Stefano Usai*, “Istruzione, innovazione e competitività delle regioni”
- 13/01 *Massimo Carboni*, “La ricerca in Sardegna come investimento sull’economia”
- 12/03 *Marta Meleddu, Manuela Pulina* “L’offerta di cultura in Sardegna. Il caso del Museo “G.A.Sanna””
- 12/02 *Stefano Renoldi*, “Fonti amministrative e statistiche ufficiali in ambito turistico. La Regione Sardegna tra seconde case e “sommerso statistico ufficiale””
- 12/01 *Massimo Carboni, Giuliana Caruso, Margherita Meloni*, “L’economia della Provincia di Oristano. Lo scenario attuale e possibili sviluppi”
- 11/01 *Carlo Perelli, Giovanni Sistu, Andrea Zara*, “Fiscalità locale e turismo La percezione dell’imposta di soggiorno e della tutela ambientale a Villasimius”
- 08/05 *Dario Baldini, Anna Bonafede*, “Un Modello per la Progettazione della Raccolta dei Rifiuti Urbani: Applicazione alla Provincia dell’Ogliastra”

www.crenos.it

ISBN 9788868513306



9 788868 513306 >