

## I Parchi e il cicloturismo: integrazione strategica per lo sviluppo locale

---

*Bicycle Tourism and Protected Areas: Strategic Integration to Contribute to Local Development. It appears that bicycle usage and associated tourism activities has become a popular travel mode together with the rising environmentalism and increasing awareness for sustainable development. This paper is aimed to syntebrate the study of demand and supply of the bicycle tourism and through analyze different perspectives covering factors which include cycling tourist, tourism industry, bicycle supply and manufacturing, recreational environment. At the same time, the study investigates the relationship between the development of cycling activities, tourism and protected areas.*

---



DONATELLA PRIVITERA  
Università di Catania

Le Aree protette caratterizzate da valori estetici, scientifici ed ecologici di pregio rappresentano un rilevante patrimonio naturale del nostro Paese e in quanto tali devono essere preservate e conservate da alterazioni oltre che valorizzate e migliorate con azioni economiche sostenibili, anche con riferimento ad attività agro-silvo-pastorali tradizionali, dell'agriturismo e del turismo ambientale (L. 394/91; L. 426/1998). Soffermandosi sulle attività di servizi ove il turismo assume un ruolo preponderante, esso genera sul territorio impatti diversi per natura e intensità. E' per questa ragione che oggi si guarda al turismo come a uno dei segmenti produttivi che più di altri dovrebbe confrontarsi con la sostenibilità ambientale.

La domanda di turismo sostenibile manifesta in un'accresciuta sensibilità verso le problematiche della compatibilità ambientale e della sostenibilità dello sviluppo ha stimolato gli operatori turistici e le destinazioni a offrire turismi specifici, opzionando la ricerca dell'eticità come scelta strategica, dove prevale il rapporto emotivo con il bene ambientale ovvero una ricerca dell'autentico, che conduca il turista alla riscoperta delle tradizioni della cultura locale e degli ambienti naturali individuando il tipo di esperienza e la modalità più idonea che il cliente desidera "vivere".

Quando si parla di *slow travel* e di *slow experience*, si intende soprattutto la possibilità di vivere quello che la lentezza di un "viaggio" permette di godere, non solo il paesaggio con le sue bellezze naturali, non solo un sito storico visto da un'angolazione diversa, intende "conoscere" quello che il territorio esprime in considerazione del fatto che i "tempi" sono lenti.

In Italia la cultura della bicicletta è legata

prevalentemente al mondo sportivo e solo in tempi recenti sta suscitando interesse per un ristretto target di “turisti natura”, i quali spesso coincidono con quelli rispettosi dell’ambiente che hanno registrato un forte sviluppo, determinato anche dalla diffusione di una coscienza ambientalista e dall’intensificarsi delle azioni intraprese da molti Organismi internazionali.

Lo studio si propone di analizzare l’importanza e le strategie per la promozione del cicloturismo, quale attività parte del turismo sostenibile conducendo alla riflessione sul ruolo che esso potrebbe avere per lo sviluppo delle aree protette in quanto la valutazione di tali aspetti assume un ruolo chiave per alcune aree marginali grazie a nuovi flussi di risorse economiche, sociali e culturali.

## 1. L’importanza del turismo e la relazione con l’ambiente

Il fenomeno turistico si offre all’osservatore con una molteplicità di dimensioni oltre ad apparire alquanto complesso. Può avere una valenza di tipo antropologico ovvero visto come un comportamento sociale e presentare implicazioni politiche, venire inteso come forma di conoscenza, nascondere risvolti psicologici ed essere interpretato in chiave economica, sebbene da Paese a Paese si incontrano situazioni differenziate (Lundberg *et al.*, 1995; Candela, Figini, 2003).

Il turismo si sviluppa e si relaziona con l’ambiente, lo influenza e da questo è influenzato con impatti sia positivi che negativi: è un fatto compiutamente dimostrato e generalmente ammesso da numerosi studiosi (Roberts, Hall, 2003; Tisdell, 2001). Infatti, le peculiari caratteristiche di un luogo, specificamente gli elementi distintivi e gli assetti dell’ambiente naturale, costituiscono spesso uno dei principali fattori di attrazione dei flussi turistici in un determinato sito. Come anche i delicati equilibri dell’ecosistema rappresentano uno dei punti di maggiore debolezza di un territorio, se il fenomeno turistico

non viene adeguatamente controllato e governato poichè le imprese turistiche “consumano” risorse naturali. La complessità della relazione del turismo e l’ambiente comporta forme diverse e dinamicità (Shaw, Williams, 1990). In alcuni studi empirici si rilevò che il turismo forniva stimoli alla conservazione ambientale (Pearce, Turner, 1992) e in altri (Young, 1973) si trovò invece che al turismo sono imputabili costi inaccettabili riferiti ai danni creati dall’inquinamento della flora e della fauna locale. Cohen (1984) indicò alcuni fattori da cui dipende il degrado ambientale dovuto al turismo: l’intensità dello sfruttamento turistico della risorsa naturale; la capacità di mantenere costante il livello di produttività, quando è soggetto a pressioni o a *shock* esogeni; l’orizzonte economico dei decisori locali, pubblici e privati; i caratteri evolutivi della domanda dei turisti. Parallelamente, l’attenzione all’ambiente in generale e alle sue relazioni con tutte le attività del sistema economico e quindi allo sviluppo “eco-compatibile” (Mathieson, Wall, 1982), senza dimenticare che lo sviluppo del turismo pur sostenibile debba considerare le conseguenze nel lungo termine del “capitale naturale costante” (Goodall, Stabler, 1997; Driml, Common, 1996).

“Il turismo sostenibile incontra i bisogni delle esigenze dell’attuale generazione di turisti, frequentante una determinata destinazione, senza compromettere le opportunità dei futuri turisti di soddisfare quelle medesime esigenze [...] perseguendo una gestione di tutte le risorse in modo da soddisfare pienamente le esigenze socio-economiche e estetiche, conservando le integrità culturali, la biodiversità, i processi ecologici essenziali ed i sistemi di supporto alla vita” (Inskeep, 1991, p. 461). Ma il turismo sostenibile sottintende un approccio positivo, volto alla riduzione delle tensioni prodotte dalla complessa interazione esistente tra l’industria turistica, i turisti, le comunità locali e l’ambiente naturale.

Le definizioni in letteratura sull’argomento sono ampie e varie, a volte simili e coincidenti ma la nozione rimane elusiva al fine di trovare una definizione universalmente accettata (Hunter, 1995). Allo stesso tempo l’affermazione della domanda di turismo sostenibile

ha guidato l'intervento pubblico verso obiettivi di sostenibilità e ha stimolato le destinazioni a competere anche sulla qualità ambientale e sociale del turismo offerto ma occorre unire il significato del termine con il contesto in cui esso è usato poiché dipende dal livello di sviluppo di ogni destinazione, tipo di offerta e target di "fruitori" (Candela, Figini, *op.cit.*).

Sovente il turismo sostenibile, è identificato con il turismo sociale - quelle attività turistiche che aiutano l'incontro e la socializzazione tra gli individui - altre volte con l'ecoturismo ovvero qualcosa legato al desiderio di veder conservati gli ecosistemi e migliorata la qualità della vita e delle popolazioni locali (Swarbrooke, Horner, 1999) o ancora con il turismo eco-compatibile che comprende anche la riqualificazione delle strutture ricettive per quanto riguarda il risparmio energetico, le soluzioni termiche, acustiche e antincendio, il comfort ambientale, la qualità dell'aria *indoor* e l'impiego di materiali e tecnologie eco-compatibili (Marzano, 2009).

Il fenomeno del turismo "natura" si afferma con sempre maggiore intensità e la tendenza produce effetti sui flussi turistici, ma soprattutto concorre ad elevare la dotazione materiale ed immateriale della destinazione. Di conseguenza l'offerta alloca strutture ricettive e forme di mobilità che cercano di rispettare tali canoni. I temi della mobilità sostenibile occupano da tempo una posizione primaria nella comunicazione istituzionale e sociale ma l'obiettivo è quello di contribuire, in un quadro integrato con vari attori coinvolti, allo sviluppo sostenibile del territorio mediante politiche e misure per la riduzione degli effetti negativi della mobilità (es. congestione, consumi energetici, inquinamento atmosferico ed emissioni di gas serra) e non anche allo sviluppo turistico. Se, da un lato, si verifica ciò, dall'altro, come già detto, è crescente l'esigenza e il desiderio della conoscenza degli ambienti naturali anche tramite l'uso di un mezzo di trasporto sostenibile quale potrebbe essere la bicicletta.

## 2. Il turismo sostenibile e il cicloturismo

La bicicletta risulta essere il veicolo energeticamente più efficiente contribuendo ad un consumo di energia inferiore dell'andare a piedi (Isfort, 2007). Inoltre l'uso quotidiano migliora significativamente il benessere fisico consentendo l'inalazione ridotta di inquinanti e generando benefici ambientali, considerato il basso inquinamento acustico e le negative emissioni nell'aria (ECF, 2009) a cui si accompagna la possibilità di godere della visione del paesaggio. La sua diffusione, se adeguatamente sostenuta, 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 (es. Eurovelo), attività di marketing (Lumsdon, 2000).

Il cicloturismo, è una forma di turismo sostenibile, ovvero un modo di concepire il viaggio a scopo turistico in un'ottica diversa dal tradizionale turismo di massa e soprattutto vicino ai temi dello sviluppo locale, del rispetto delle tradizioni e della tutela dell'ambiente (Lumsdon, *op. cit.*; Roberts, Hall, 2003; WTO 2000, 2003).

Il cicloturista utilizza la bicicletta come il principale modo di trasporto nell'attività ricreativa sebbene non esclusivo (Ritchie, 1998) a seconda se si tratti di cicloturisti "entusiasti" o "occasionalisti", in riferimento a parametri di tempo e scopo della vacanza (Simonsen, Jorgenson, 1998). E' una proposta turistica che offre un contatto diretto con l'ambiente circostante ad una velocità "lenta" che consente di "vivere" un'esperienza lungo percorsi turistici con bassi livelli di traffico e *appeal* paesaggistico (Schuett, Holmes, 1996). Include un'ampia varietà d'individui ed offre potenziali segmenti di mercato in termini di sviluppo sostenibile nel turismo (Lumsdon, *op. cit.*), può riferirsi sia ad un circuito che ad un viaggio di almeno un giorno come un'integrale parte di una escursione o vacanza, sia per brevi che prolungate

attività ricreative ma non sportive (Ritchie, 1998; Sustrans, 1999) sebbene comprende anche la partecipazione visiva agli eventi specifici (Faulks *et al.*, 2008; Lamont, 2009). E' comunque un'attività che implica esperienze sia ricreative che di trasporto in quanto la relazione fra turismo e trasporto è inscindibile (Chang, Chang, 2003). Numerosi sono gli studi in letteratura sul ruolo della bicicletta come mezzo di trasporto sostenibile nello sviluppo della destinazione turistica insieme ai benefici sociali ed economici, ma occorre precisare che in molti casi non si specifica il contesto ricreativo al punto da creare ambigue interpretazioni del fenomeno. Quando si parla di cicloturismo è opportuna una distinzione tra i diversi target a cui si rivolge poiché a secondo del grado di specializzazione nell'attività e del tipo di viaggio (Antonakos, 1994; Sener *et al.* 2009) si modificano le preferenze e le esigenze del ciclista, in particolare ai servizi richiesti (Downward, Lumsdon, 2001).

Il cicloturismo valorizzando le aree attraversate, anche quelle che risultano marginali rispetto alle migrazioni turistiche di massa, esercita ricadute positive sull'economia locale e favorisce la nascita di iniziative imprenditoriali. Appare essere un fenomeno sociale (come diversa cultura del tempo libero) che comporta anche uno sviluppo dell'economia nel territorio attraversato dalle ciclovie.

## 2.1 Il cicloturismo: aspetti sociali ed economici

In Italia i cicloturisti sono 2.000.000, a fronte di 9.900.000 ciclisti europei (BTS 2007), ma la maggiore diffusione è in Germania. Secondo un'indagine condotta dall'ADFC (2009), il mercato cicloturistico in Germania nel 2007 è costituito da 5,6 milioni di cicloturisti e 35 milioni di ciclo gitanti: il 65 % ha fatto almeno una volta una gita in bici (un itinerario di almeno 2 ore fuori del luogo di domicilio), il 21 % una vacanza con almeno un pernottamento muovendosi in bicicletta di cui il 63% delle vacanze in bici svolte all'estero. La quota del cicloturismo alla creazione di valore del settore turistico tedesco ammonta a circa il 10% e registra una crescita costante ogni anno. Fra i

paesi scelti per il cicloturismo nel 2009 l'Italia è al quarto posto nella classifica delle prime dieci destinazioni preferite dagli organizzatori tedeschi, con una quota di mercato del 14,4%, in crescita dell'0,8% rispetto al 2008 dopo Svizzera, Paesi Bassi e Austria. In Gran Bretagna il 34% possiede una bicicletta e regolarmente il 12% degli adulti la usa regolarmente almeno una volta a settimana.

Nel nostro Paese non esistono fonti ufficiali a cui fare riferimento ad eccezione della Fiab, la Federazione Italiana Amici della Bicicletta. La medesima associazione, che si occupa di riunire le numerose organizzazioni che appartengono al mercato della bicicletta, traccia un profilo del cicloturista italiano. I giovani costituiscono una fascia minoritaria, mentre si registra una quota considerevole di bambini accompagnati da adulti. La Lombardia è una delle regioni più apprezzate per trascorrere le vacanze in bicicletta a cui si associa in tempi recenti il "cicloenoturismo" (itinerari sportivi e al tempo stesso gastronomici rivolti a diversi target di turisti).

I prodotti legati con il cicloturismo sono differenti e presuppongono per il suo sviluppo percorsi nella natura, con spunti di interesse culturale, di una determinata lunghezza e quindi tappe che, a seconda i differenti cicloturisti, non dovrebbero essere eccessivamente lunghe (circa 50 – 60 km); pernottamenti in strutture che dispongano di servizi idonei (es. parcheggi, etc..). La durata del viaggio per un cicloturista italiano di solito dura da 2/3 giorni fino a 5, mentre il turista straniero, in particolare quello tedesco, resta in visita in media fra 5-7 giorni (Manova, 2007).

Complessivamente l'attuale rete ciclabile nazionale è pari a circa 1.800 km e si registrano 0,44 biciclette per abitante, in Olanda più di una per abitante e ognuno percorre in media 1.019 km all'anno (The European Commission's Environment DG, 2006). Questa non parità è dovuta anche da una mancanza in Italia di spazi e percorsi ciclabili dove l'indice di ciclabilità ( $m_{eq}/100$  abitanti) è pari a 34,86 (metri per ogni 100 abitanti) per Reggio Emilia, la città che vanta la rete ciclabile più estesa in assoluto (155,5 km) e pari a 0,00 per

L'Aquila, Potenza e Nuoro (Ecosistema Urbano, 2010).

La maggior parte degli spostamenti in bicicletta non supera i 2 km (60,7%), ma il presidio del corto raggio (2-10km) è significativo (35% dei viaggi) e in crescita dal 2000 (ISFORT, 2010). Quanto alle motivazioni (fig.1), gli spostamenti presentano un profilo prevalente sulla gestione familiare e sul tempo libero, inoltre la mobilità ciclabile ha un'accentuata caratteristica di regolarità (il 53,7% delle percorrenze si ripete tutti i giorni o quasi) a conferma che la scelta è sempre meno determinata da cause contingenti ma connessa ad un modello di ricerca di soluzioni modali in risposta alle esigenze quotidiane di trasporto.

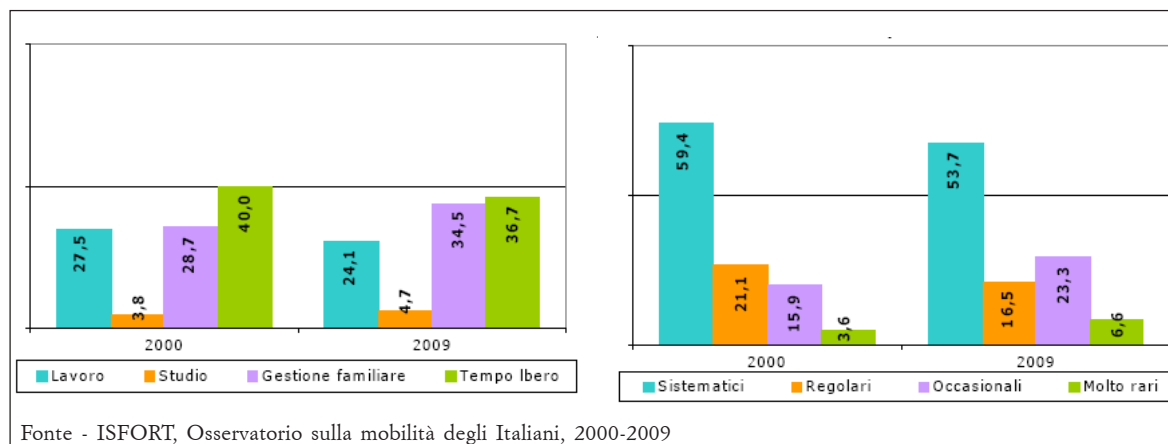
### 3. Il cicloturismo e le Aree protette

In Italia, allo stato attuale, l'immagine ciclistica è legata al ciclismo sportivo e in tempi recenti alla mobilità urbana ma, sempre più cicloturisti provenienti dall'estero, scelgono l'Italia come meta delle loro escursioni sebbene a causa degli standard d'offerta dei servizi non vengono raggiunti gli obiettivi degli altri Paesi europei. Tale difficoltà di sviluppo risulta particolarmente rilevante se si considerano soprattutto le potenzialità del nostro territorio, i beni culturali e storici, i 15.000 km di strade secondarie

con eccellenze paesaggistico naturali e i percorsi enogastronomici (Tab. 1).

Nella realtà italiana, il turismo rappresenta una delle principali "industrie" che contribuisce attualmente con il 6 % al prodotto interno lordo (turismo e finanza. it, 2008). Recenti indagini evidenziano che nonostante il patrimonio e la capacità di attrazione del nostro Paese evidenti carenze strutturali dell'industria turistica associata ad una limitata competitività non permettono di avere un peso rilevante anche a livello mondiale.

Soffermandosi in particolare sulla domanda relativa al turismo rispettoso dell'ambiente si tratta di un segmento ove le stime appaiono in crescita, al contrario del calo del turismo tradizionale, e che riesce a fidelizzare sempre più visitatori anche stranieri: il contatto con la natura li spinge a scegliere questo tipo di vacanza, accompagnato dal desiderio di assaporare le eccellenze del paniere alimentare italiano. Secondo l'ultimo rapporto Ecotur (2010), il turismo ambientale ha registrato in Italia 99,1 milioni di presenze, con un incremento annuo di 100 mila visitatori. Il prodotto "Parchi" è richiesto dal 55% dei turisti italiani dove la tipologia "famiglie" con il 26,4% evidenzia il valore più elevato, seguita da quella "in coppia" (23,4%) e dalle "gite scolastiche" con il 18,8%. Si tratta perlopiù di turismo-escursionismo dove si rileva comunque che la permanenza media è al massimo costituita dai



**Fig. 1**

La motivazione e la frequenza degli spostamenti in bicicletta degli Italiani

<i>Cultura (2010)</i>		
95.000 Chiese Monumentali	3.800 Musei	20.000 Centri storici
30.000 dimore storiche	40.000 Rocche e castelli	3.000 Siti archeologici
1.500 conventi	30.000 Archivi	18.500 Biblioteche
4.000 Giardini storici	210 Borghi	
<i>Natura (2010)</i>		
Parchi Nazionali 24	Aree Marine Protette 30	Riserve statali e Regionali 512
Parchi Regionali 134	Zone Umide ed altre aree 171	
Campi da golf 378	Rifugi alpini 1.070	N° funivie 1.175
<i>Enogastronomia (2010)</i>		
Prodotti alimentari certificati: 160 DOP; 52 IGP; 2 STG		
Vini: 319 DOC; 46 DOCG; 118 IGT		
Prodotti tradizionali: > 4.000	Presidi Slow Food 193	
<i>Capacità ricettiva (2009)</i>		
Alberghi: 33.967		
Agriturismi 18.480	B&B 15.049	Ostelli per la gioventù 427
Campeggi, villaggi 2.908	Stabilimenti balneari 8.606	Stabilimenti termali 397
Bar, gelaterie 238.286	Parchi tematici 196	Imprese ristorazione 269.309

Fonte: elaborazione da dati ISMEA; ISTAT; Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare; MIPAF; VI Rapporto sistema alberghiero in Italia (2010); Ministero per i Beni e le attività Culturali

**Tab. 1**  
Alcuni aspetti del Patrimonio "turistico" italiano

*weekend*, in linea con l'affermazione delle "microvacanze", di breve durata ma più frequenti. Il 23,7% preferisce l'albergo o la pensione, il 21,6% la formula bed & breakfast. Anche gli agriturismi registrano una crescita continua, prescelti dal 21,5% dei turisti natura, mentre altre forme quali campeggi, foresterie, rifugi presentano percentuali minori. La preferenza è soprattutto per i parchi e le aree protette, mete per chi cerca oltre a tranquillità e relax anche la possibilità di praticare attività escursionistiche, cicloturismo, etc... La provenienza del turismo "natura" è in misura prevalentemente regionale (41,1%), valore in lenta decrescita ormai da qualche anno al contrario di quella nazionale, in continuo aumento attestandosi al 39,9%.

Il fatturato in crescita del comparto ha toccato i 9 miliardi di euro, circa il 9% del turismo nazionale, dove la spesa media di un turista straniero è di 93 euro al giorno, per la componente domestica, invece è stimata in 66 euro (Ecotur, 2010). Le motivazioni alla scelta "turismo nei Parchi" si riferiscono principalmente alla possibilità di praticare attività sportive e all'aria aperta (46,4%), relax, tranquillità, turismo enogastronomico (15,2%) a cui si associa la riscoperta delle tradizioni locali (12,7%).

## 4. Brevi note conclusive

Il cicloturismo è attualmente un valore aggiunto limitato per il turismo del nostro territorio ma se adeguatamente supportato potrebbe soddisfare le richieste di numerosi operatori turistici, enti pubblici e fruitori. Dalla sintetica e frammentata ricognizione dei dati emerge che rappresenta una frazione ancora piccola, ma potenzialmente in crescita, se le stesse ciclabili da infrastruttura, anche solo nell'ambito delle Aree protette, saranno ideate con l'ottica di un prodotto turistico, partendo dalle esigenze che vengono espresse dagli stessi ciclisti. Inoltre è necessario promuovere lo sviluppo di attività di turismo sostenibile e quindi strategie di comunicazione volte a far comprendere che l'esistenza dei Parchi tutela, in maniera consona, un territorio ricco di emergenze naturalistiche e socioculturali e nel contempo contribuirebbe a destagionalizzare il flusso di turisti che, in alcune aree ed in taluni momenti dell'anno, può compromettere gli equilibri della flora e della fauna locali.

Vi sono pertanto condizioni da soddisfare contemporaneamente per attuare una efficace tutela di sviluppo del territorio ma non sempre, soprattutto in Italia, tali condizioni sono

totalmente o parzialmente soddisfatte.

Realizzare un sistema di percorsi ciclabili (ai vari livelli territoriali) significa quindi promuovere e realizzare una mobilità “soft” che rappresenta il primo passo verso una reale prospettiva di sviluppo sostenibile e cicloturismo, suscettibile, cioè, di essere mantenuto e difeso nel tempo con consapevolezza e impegno da parte delle popolazioni e delle amministrazioni locali. Il sistema è presente, almeno a livello potenziale e l’idea di percorsi ciclabili va comunicata e diffusa nelle sue implicazioni territoriali, economiche e sociali. □

## Bibliografia

- Candela G., Figini P. (2003), *Economia del turismo e delle destinazioni*, McGraw-Hill, Milano.
- Cohen E. (1984), *The Sociology of tourism: Approaches, Issue and Findings*, “Annual Review of Sociology”, 10, pp. 373-392.
- Chang H.W., Chang H. L. (2003), *A strategic study of bicycle tourism in Taiwan*, “Journal of the Eastern Asia society for Transportation studies”, vol. 5.
- Downward P., Lumsdon L. (2001), *The Development of Recreational Cycle Routes: an evaluation of user needs*, “Managing Leisure”, 6.
- Driml S., Common M. (1996), *Ecological economics criteria for sustainable tourism: applications to the Great Barrier Reef and Wet Tropics World Heritage Areas, Australia*, “Journal of Sustainable Tourism”, vol. 4 (1).
- ECF European Cyclists’ Federation (2009), *The Future of Transport*, www.ecf.com.
- Goodall B., Stabler M. (1997), *Principles influencing the determination of environmental standards for sustainable tourism*, in M. Stabler (ed.), “Tourism and Sustainability: Principles to Practice”, Wallingford, CAB International.
- Hunter C. (1995), *Sustainable Tourism as an Adaptive Paradigm*, “Annals of Tourism”, vol. 24 (1).
- Inskeep E. (1991), *Tourism Planning: An Integrated and Sustainable Development Approach*, Routledge, New York.
- INSFORT (2010), *Rapporto su stili e comportamenti di mobilità degli Italiani*, www.isfort.it.
- Lamont M.J. (2009), *Reinventing the wheel: a definitional discussion of bicycle tourism*, “Journal of Sport and Tourism”, 14 (1), pp. 5-23.
- Lumsdon L. (2000), *Transport and Tourism: cycle tourism – a model for sustainable development?*, “Journal of Sustainable Tourism”, 8 (5), pp. 361-377.
- Legambiente (2010), *XVII Rapporto Ecosistema Urbano*, www.legambiente.it.
- Lumsdon, L. (2000), *Transport and tourism: Cycle tourism: A model for sustainable development?*, “Journal of Sustainable Tourism”, 8 (5), pp. 361-373.
- Marzano G. (2009), *Turismo rurale: l’importanza delle culture locali*, “Agribusiness Paesaggio & Ambiente”, vol. XII, n. 1.
- Mathieson M., Wall L. (1982), *Turismo. Effetti economici, fisici e sociali*, Longman.
- Pearce D.W., Turner R.H. (1992), *Economia dell’ambiente*, Il Mulino, Bologna.
- Ritchie B.W. (1998), *Bicycle tourism in the South Island of New Zealand: planning and management issue*, “Tourism Management”, 19(6), pp. 567-582.
- Roberts L., Hall D.R., Mitchell M. (2003), *New directions in rural tourism*, Ashgate Publishing, England.
- Shaw G., Williams A.W (1990), *Tourism, development and the environment: the eternal triangle*, in Cooper, Looockwood (eds.), “Progress in tourism, recreation and hospitality management”, Belhaven Press.
- Schuetz M., Holmes T. (1996), *Using a collaborative approach to developing a regional bicycle tourism plan*, “Journal of Hospitality and Leisure Marketing”, vol. 4 (1).
- Simonsen P. S., Jørgensen B. (1998), *Cycle tourism. An economic and environmental sustainable form of tourism?*, in Simonsen, Jørgensen, Robbins (eds.), *Cycling tourism*, Unit of Tourism Research at Research Centre of Bornholm, www.crt.dk/media/Cycling\_tourism.pdf.
- Swarbrooke J. Horner S. (1999), *Consumer Behaviour in Tourism*, Butterworth Heinemann.
- Tisdell C. (2001), *Tourism economics, the environment and development. Analysis and policy*, Northampton, Edward Elgar Publishing.