

**PROGRAMMA COMPLEMENTARE DI AZIONE E COESIONE SULLA GOVERNANCE
NAZIONALE DEI PROGRAMMI DELL'OBIETTIVO COOPERAZIONE TERRITORIALE
EUROPEA (CTE) 2014-2020**

PIANO DI ATTIVITA' PER L'ATTUAZIONE DELLA LINEA 5 "PROGETTUALITA'
STRATEGICHE E STUDI" DEL PAC CTE 2014-2020"

PROGETTO STRATEGICO "TERRITORI"

Documento di lavoro per la definizione di un sistema di indicatori d'impatto delle ciclovie turistiche

Area geografica: Mediterraneo
Regioni pilota: Toscana e Lazio
Esperto: Rita Fioresi

agosto 2024

1. Lo sviluppo del cicloturismo come opportunità di crescita del settore turistico in Italia

Come confermato dal 4° Rapporto sul cicloturismo in Italia, le presenze dirette generate nel 2023 sono state 56 milioni, per un impatto economico stimabile in oltre 5,5 miliardi di euro.

In un paese fortemente orientato al turismo, il cicloturismo è una vera e propria opportunità per offrire un'alternativa ai grandi hotspot turistici e permettere un'esperienza turistica a contatto con la natura e con il patrimonio culturale del Bel Paese, in un modo più lento e rispettoso.

L'Italia è attraversata da diverse ciclovie turistiche, alcune delle quali si collocano nell'ambito delle rotte EuroVelo, in particolare:

- la Via Romea Francigena (EuroVelo 5), collega Londra con il Sud dell'Italia, percorrendola per 1.500km,
- il Percorso del Sole (EuroVelo 7), da Capo Nord in Norvegia fino all'isola di Malta nel Mediterraneo, percorre l'Italia su una tratta di 1.970km,
- l'Itinerario del Mediterraneo (EuroVelo 8) dedicato all'esplorazione del Mediterraneo, parte dallo stretto di Gibilterra attraversando Spagna, Francia, Italia (per una tratta di 965km), Slovenia, Croazia, Montenegro, Albania e Grecia per arrivare infine a Cipro.



La popolarità che sta guadagnando il cicloturismo in Italia è incoraggiante, soprattutto tenendo a riferimento le indicazioni contenute nel Piano strategico nazionale del turismo e i fondi del PNRR, attraverso cui sarà possibile sviluppare più infrastrutture ciclabili in Italia, contestualmente all'offerta di servizi adatti ai ciclisti. L'effettiva attuazione di misure volte allo sviluppo del comparto consentirebbe un vero e proprio salto di qualità nell'offerta, affermando una vera cultura del ciclismo e del cicloturismo in Italia, creando ricchezza sul territorio nazionale e offrendo nuove opportunità di lavoro.

Nella primavera del 2024, con la Dichiarazione Europea sul ciclismo, la Commissione Europea ha incentrato le finalità dello sviluppo dell'uso della bicicletta sugli obiettivi del Green Deal, fissandone gli approcci in: innovazione nell'industria del cicloturismo, integrazione dell'uso della

bicicletta per garantire lo sviluppo dell'intermodalità e multimodalità dei trasporti, sviluppo del data management e di indicatori specifici.

Questo ultimo punto si pone in piena coerenza con gli obiettivi assunti dal tavolo di stakeholder nell'ambito della piattaforma di cooperazione di Area Mediterranea.

2. Approccio metodologico utilizzato per la definizione del documento di lavoro

Il presente documento di lavoro è stato redatto attraverso la raccolta e l'approfondimento di materiali (uso di parole chiave, quali: cicloturismo, cycling, tourism indicators, cycling monitoring, cycling tourism, ecc.), delle *pledges* presentate nella fase di interlocuzione avviata dalla DG GROW nell'ambito della fase attuativa del Transition Pathway for Tourism e mediante l'analisi della piattaforma KEEP, che contiene alcuni progetti afferenti il cicloturismo con beneficiari italiani (MedCycleTour – Med, InterBike III 21-27 - Italia-Slovenia, Eco-Cicle - Interreg Europe, Veloviso - Alcotra, TR_Mobil – Italia-Austria, EU Cycle – Interreg Europe), che sarebbe utile coinvolgere nel confronto per arricchire il capitale di conoscenza disponibile.

2.1 il contributo degli attori principali

Oltre agli indicatori identificati attraverso il Sistema europeo di indicatori per il turismo (ETIS), riportati in allegato 1, con lo scopo di aiutare le destinazioni turistiche a monitorare e misurare le loro prestazioni in materia di turismo sostenibile, utilizzando un approccio comune comparabile, sono diversi gli spunti disponibili in letteratura.

INSTO - UN Tourism International Network of Sustainable Tourism Observatories, sulla valutazione d'impatto del turismo suggerisce di monitorare alcuni aspetti, quali:

- la stagionalità del turismo,
- l'occupazione,
- i benefici economici apportati alla destinazione,
- la governance,
- la soddisfazione locale,
- la gestione delle fonti energetiche,
- la gestione dell'acqua,
- la gestione delle acque reflue (fognature) e
- la gestione dei rifiuti solidi.

Il Centro di coordinamento francese di EuroVelo, Vélo & Territoires, ha sviluppato nel 2020 la metodologia EVA-VELO, riportata anch'essa tra i principali strumenti di riferimento disponibili in allegato.

Ulteriori spunti interessanti sono desumibili dalle *pledges* (Pledges - European Commission (europa.eu)) presentate dai principali stakeholder del turismo a livello europeo, per supportare l'attuazione del Percorso di transizione per il Turismo (l'approfondimento sulle pledges è stato sviluppato inserendo come parole chiave "cycling tourism").

L'ECF, European Cyclists' Federation, è uno dei contributori più rimarchevoli nella definizione delle *pledges* sul cicloturismo. In particolare L'ECF si impegna a:

- coordinare l'EuroVelo Data Hub per ottenere dati centralizzati e aggiornati sullo sviluppo, l'utilizzo e l'impatto di EuroVelo e del cicloturismo in generale,
- condividere le *best practice* e le analisi sulle strategie nazionali per il ciclismo, tra cui EuroVelo, e esplorare come includere il cicloturismo nelle analisi future,

- promuovere iniziative volte a delineare strategie specifiche per il cicloturismo, siano esse integrate in strategie più ampie per il turismo o la mobilità, o sviluppate specificamente,
- sostenere lo sviluppo di una governance collaborativa delle destinazioni ciclistiche nazionali, rafforzando il ruolo dei Centri di coordinamento nazionali EuroVelo (National EuroVelo Coordination Centres - NECC),
- raccogliere dati correlati a EuroVelo forniti da stakeholder nazionali (NECC), in particolare dati GIS; a questo proposito, ECF si impegna a promuovere la standardizzazione dei dati, la comprensione reciproca e le decisioni sui dati correlati al ciclismo,
- organizzare regolarmente corsi di formazione per gli ispettori dei percorsi EuroVelo, fornendo conoscenze su come utilizzare la metodologia per valutare la qualità dei percorsi ciclabili a lunga distanza.

Un impegno sostanziale, quindi, nella definizione di strumenti e metodiche valutative e nel data management.

Anche gli obiettivi della piattaforma di cooperazione di Area Mediterranea potranno essere presentati come *pledges* da parte delle Regioni Toscana e Lazio, nell'ambito specifico del progetto Territori, con l'intento di promuovere l'identificazione di indicatori utili a misurare le performance turistiche e in particolare del cicloturismo.

2.2. il contributo dei progetti

Tra i progetti indagati, quelli che hanno mostrato maggiore attinenza con le finalità espresse dalla piattaforma di cooperazione di Area Mediterranea sono quelli riportati nella tabella seguente, dove sono indicati per ciascun progetto anche i principali strumenti in grado di fornire un contributo allo sviluppo del lavoro.

BEST MED (FARO)	BEST MED Open Platform MED Sustainable & Cultural Path Model
CO-EVOLVE 4BG	Co-Evolve4BG General Toolkit
DESTIMED PLUS	Piattaforma online per misurare la sostenibilità degli itinerari ecoturistici
HERIT-DATA (FARO)	Sistema di indicatori di impatto dei flussi turistici
INTENSE (FARO)	Standard tecnici (indicatori di sostenibilità green)
MITOMED+	Toolkit di indicatori per il turismo sostenibile

BEST MED, attraverso un'approfondita indagine delle principali iniziative e progetti che hanno trattato il tema degli indicatori per il turismo e avviando un percorso sperimentale, ha definito un modello di valutazione dei percorsi culturali, individuando 4 sezioni principali di impatto:

- Gestione sostenibile
- Sostenibilità economica
- Sostenibilità socio-culturale
- Sostenibilità ambientale

Sono state successivamente individuate delle categorie in riferimento a ciascuna sezione: 4 in riferimento alla gestione sostenibile, 2 alla sostenibilità economica, 4 a quella socio-culturale e 3 a quella ambientale.

Gli indicatori relativi alle diverse categorie sono riportati nella tabella seguente; tali indicatori offrono spunti interessanti per delineare un modello di misurazione d'impatto delle ciclovie turistiche, declinando le indicazioni identificate sulle rotte culturali.

Section	Category	Reference	Criteria			Yes / No
1. Sustainable Management	1.1 Cultural Route / Path Planning & Management	1.1.1	Management structure	1.1.1.1	The route has a legal entity, group or committee responsible for managing the route	
		1.1.2	Stakeholders involvement	1.1.2.1	The management structure involves stakeholders from the public and private sector and civil society, enabling participation in the planning and management of the route	
		1.1.3	Funding	1.1.3.1	The management structure is appropriately funded to carry out its duties	
		1.1.4	Trained staff	1.1.4.1	The staff working in the management structure is adequately trained in sustainability	
				1.1.4.2	The staff working in the management structure is adequately trained in tourism	
				1.1.4.3	The staff working in the management structure is adequately trained in heritage	
		1.1.5	Route's strategic plan	1.1.5.1	The route/ path has a strategic, multi-stakeholder, up to date plan in place to manage all aspects of the route, including tourism and sustainability, with performance indicators to monitor implementation results	
		1.1.6	Region's sustainable tourism strategy	1.1.6.1	The region where the stretch of the route is located has a sustainable tourism strategy and the cultural route/path operation is compatible with it	
	1.1.7	Visitors management	1.1.7.1	Tools are implemented along the route to count the number of visitors on territories crossed		
			1.1.7.2	Visitors satisfaction with the quality and sustainability of the route is regularly monitored		
	1.2 Quality of Infrastructure	1.2.1	Infrastructure condition	1.2.1.1	The infrastructure along the route is well maintained and provides all the services visitors might need, comprising:	
				1.2.1.2	Physical paths/ treks	
				1.2.1.3	Viewpoints	
				1.2.1.4	Rest areas	
				1.2.1.5	Litter bins	
				1.2.1.6	Water fountains	
				1.2.1.7	Toilets	
				1.2.1.8	Information boards	
				1.2.1.9	Sheds or other type of shelter	
				1.2.1.10	Bicycle racks	
				1.2.1.11	Vehicle parking bays	
				1.2.1.12	Signposting system indicating the sites/paths/buildings that are part of the cultural route	
	1.3 Health & Safety	1.3.1	Safety information	1.3.1.1	A safe use of the route is guaranteed by safety information: the provision of permanent, all-weather, environment-friendly, clear signposting and other markings associated to a trail are available wherever necessary	
		1.3.2	Emergency protocols	1.3.2.1	Emergency protocols are established to respond to natural or man-made disasters as well as health issues from visitors	
	1.4 Information & Promotion	1.4.1	Visitor information	1.4.1.1	There are Information Centres along the route to provide guidance and information to visitors	
				1.4.1.2	Promotion and visitor information material about the route is accurate with regard to its products, services, and sustainability claims	
				1.4.1.3	Responsible tourist behaviour is encouraged through awareness raising campaigns	
		1.4.2	Interpretative material	1.4.2.1	Accurate interpretative material is provided which informs visitors of the significance of the cultural and natural aspects of the sites they visit	
				1.4.2.2	The information provided is culturally appropriate, developed with host community collaboration, and clearly communicated in languages pertinent to visitors and residents	
		1.4.3	Website and Social Media	1.4.3.1	The route/path has an updated website and social media profiles where to provide information and promote the activities along the route including its tourism offer. Please provide links	
	1.4.3.2			They are periodically monitored to check their effectiveness and visitors satisfaction		

Section	Category	Reference Number	Criteria				Yes / No
2. Economic Sustainability	2.1 Economic contribution to local economy	2.1.1	Tourism flows (volume and value)	2.1.1.1	The direct and indirect economic contribution of tourism to the destination's economy is monitored and publicly reported. Appropriate metrics include levels of visitor volume, visitor expenditure, employment and investment		
		2.1.2	Supporting local entrepreneurs	2.1.2.1	Local businesses, especially small and medium sized enterprises are supported through funding, training, etc. to benefit from the route		
		2.1.3	Joint promotion	2.1.3.1	SMEs along the route / path highlight the theme of the route/path in their promotional activities and benefit from its visibility		
		2.1.4	Local products and services	2.1.4.1	The retention of tourism spending at local level is encouraged through the promotion of local sustainable products based on fair trade principles and that reflect the area's nature and culture. These include food and beverages, crafts, performance arts, agricultural products, etc.		
		2.1.5	Employment and career opportunities	2.1.5.1	The route/ path stimulates the creation of employment opportunities or retention of existing jobs for local inhabitants		
	2.1.5.2			Training opportunities and business advice are available to improve the skills of staff directly or indirectly related to the route/ path and to increase employment opportunities related to sustainable tourism			
	2.2 Seasonality	2.2.1	Tackling seasonality	2.2.1.1	Options to tackle seasonality are investigated and implemented, including a mechanism to identify year-round tourism opportunities, where appropriate—and direct tourism flows from coastal to hinterland areas		

Section	Category	Reference Number	Criteria			Yes / No
3. Socio-Cultural Sustainability	3.1 Preservation of Cultural Heritage	3.1.1	Protection of cultural heritage	3.1.1.1	The route management structure together with public authorities supports the protection of tangible and intangible cultural heritage along the route	
		3.1.2	Promotion of cultural assets	3.1.2.1	Thematic events and festivals are celebrated to promote the traditional / local culture and heritage	
		3.1.3	Respect of cultural heritage	3.1.3.1	Guidelines (Code of Conduct) for visitor behaviour at sensitive sites and cultural events are made available to visitors, tour operators and guides before and at the time of the visit	
	3.2 Accessibility	3.2.1	Accessible facilities	3.2.1.1	Where practical, sites, facilities and services, including those of natural and cultural importance, are accessible to all, including persons with disabilities and others who have specific access requirements or other special needs.	
		3.2.2	Accessibility information	3.2.2.1	Information is made available on the accessibility of sites, facilities and services	
	3.3 Residents engagement & feedback	3.3.1	Residents consultation	3.3.1.1	Residents in the destinations along the routes are regularly consulted about their level of satisfaction with tourism along the route	
		3.3.2	Strengthening social identity and cohesion	3.3.2.1	The route has strengthened the spirit of social cohesion among community members, their local identity and the opportunities for exchange and learning related to the encounter between residents and visitors	
	3.4 Gender equality	3.4.1	Gender equality	3.4.1.1	Gender equality in formal tourism employment is encouraged	

4. Environmental Sustainability	4.1 Resource Management	4.1.1	Solid waste management	4.1.1.1	The route / path and destinations along the route have a waste management system to treat and dispose waste safely	
				4.1.1.2	There are facilities along the trail and in destinations to separate waste and recycle it	
				4.1.1.3	The management structure of the route and the public authorities encourage enterprises along the route to reduce waste production, especially plastic waste	
		4.1.2	Sewage treatment (wastewater management)	4.1.2.1	The route / path and destinations along the route have a wastewater management system to treat and dispose sewage safely	
				4.1.3.1	The quality of drinkable water along the route is regularly monitored	
		4.1.3	Water management	4.1.3.2	The management structure of the route and the public authorities encourage enterprises along the route to reduce water consumption, incorporating new technologies and awareness raising activities	
				4.1.4.1	Facilities using renewable sources of energy are incorporated along the route, such as solar panels, etc	
		4.1.4	Energy consumption	4.1.4.2	The management structure of the route has created synergies with enterprises sensitive about sustainability who are taking steps to reduce their greenhouse gases emissions and incorporate renewable sources of energy	
				4.1.4.3	The public authorities provide financial incentives to local enterprises working together with Cultural Routes, to encourage the purchase of renewable energy technologies and increase energy efficiency	
				4.1.5.1	Businesses along the route and destinations are encourage to adopt voluntary certifications/ labelling for environmental sustainability as concrete efforts to reduce negative impacts	
	4.2 Sustainable mobility	4.2.1	Soft mobility strategy	4.2.1.1	The route has a soft mobility strategy with concrete targets to reduce transport emissions from travel within the route and its destinations	
		4.2.2	Low impact transportation	4.2.2.1	Soft mobility options are encouraged to travel to and along the route (walking and cycling)	
	4.3 Landscape & Biodiversity protection	4.3.1	Protected areas	4.3.1.1	Natural sites and biodiversity are protected along the route thanks to national and regional laws and designated protected areas	
		4.3.2	Landscape & Scenery	4.3.2.1	Natural and rural scenic views along the route and destinations visited are protected and the sense of place is maintained	
		4.3.3	Wildlife	4.3.3.1	Activities and services provided throughout the route do not disturb wildlife, or come into contact with endangered, threatened species	

CO-EVOLVE4BG mira ad analizzare e promuovere la co-evoluzione delle attività umane e degli ecosistemi naturali nelle aree costiere turistiche, verso lo sviluppo sostenibile delle attività turistiche basato sui principi della gestione integrata delle zone costiere (GIZC) e Pianificazione dello spazio marittimo (PSM).

Anche in questo caso sono stati identificati degli indicatori, che possono fungere da spunto per l'identificazione di indicatori per il cicloturismo.

Vista l'ampia gamma di indicatori individuati è stata fatta una selezione, identificando quelli maggiormente funzionali al cicloturismo.

Med-03: Flussi turistici e capacità di carico

- % di visitatori di ritorno (entro 5 anni) (Unità: %)
- Numero di visitatori giornalieri al mese (Unità: Numero)
- Spesa giornaliera per turista nella destinazione (Unità: €)
- Consumo energetico per turista rispetto al consumo energetico della popolazione residente (a notte) (Unità: kWh)
- % del totale dei turisti in visita nel mese di punta (Unità: %)
- Variazione annuale degli arrivi turistici (media degli ultimi cinque anni) (Unità: %)

Med-07: Benessere del turista ed emergenze sanitarie

- Disposizioni turistiche accessibili per destinazione (ad esempio per anziani, disabili, ecc.) (Unità: Sì/No)

Med-15: Legislazione, vincoli amministrativi, governance, risorse e meccanismi finanziari

- Esistenza di strategie, piani o iniziative di sviluppo sostenibile del turismo specifici per la destinazione (Unità: Sì/No)
- Livello di coinvolgimento del settore turistico nelle politiche pubbliche (organismi consultivi, comitati di revisione ecc.) (Unità: Basso, Medio, Alto)
- % imprenditori turistici con strategie o iniziative ambientali (Unità: %)

Med-16: Comunità locale

- % dell'occupazione totale correlata al turismo a livello di destinazione (Unità: %)
- Contributo del turismo all'economia della destinazione (Unità: Basso, Medio, Alto)
- % di posti di lavoro stagionali nel turismo (Unità: %)
- % di cibo, bevande, beni e servizi prodotti localmente e forniti dalle imprese turistiche della destinazione (Unità: %)
- % di residenti soddisfatti del turismo nella destinazione (Unità: %)
- % di uomini e donne impiegati nel settore turistico (Unità: %)
- % di eventi della destinazione incentrati sulla cultura e il patrimonio tradizionale/locale (Unità: %)

DESTIMED PLUS ha sviluppato un sistema per la valutazione delle ricadute sui modelli di governance e su quelli di conservazione del patrimonio naturalistico, oltre che sulla qualità e sull'impatto ambientale e sociale dell'offerta turistica delle destinazioni incentrate su aree protette.

Su questo fronte, gli indicatori che sono stati identificati fanno riferimento:

Condizioni di lavoro

- Lavoro forzato/Lavoro illegale
- % di posti di lavoro stagionali nel turismo
- Orario di lavoro/Straordinari
- Salario equo
- % di occupazione per genere e divario retributivo di genere
- Presenza di una politica formale in materia di salute e sicurezza
- I lavoratori sono liberi di aderire ai sindacati di loro scelta
- Ore di formazione all'anno

Sviluppo delle capacità locali/comunità

- Partnership che coinvolgono la comunità locale
- % di forza lavoro assunta localmente
- % di spesa per fornitori locali
- Percezione dei residenti degli impatti del turismo
- L'offerta favorisce il turismo locale/i residenti

Per garantire un design a basso impatto e rispettoso della conservazione dei prodotti ecoturistici, sono stati inoltre definiti cinque criteri:

- Designazione legale: l'area protetta deve essere un'area protetta legalmente istituita almeno secondo la legge nazionale.

- Pianificazione della conservazione: l'area protetta ha adottato un piano di gestione o conservazione.
- Gestione dei visitatori: l'area protetta ha adottato regolamenti per i visitatori, che sono gestiti attivamente.
- Impatti sulla conservazione: non ci sono impatti negativi (ambientali) correlati al pacchetto turistico. Allo stesso tempo, c'è un impatto positivo sulla conservazione attraverso attività mirate.
- Conformità alla conservazione dei contenuti del pacchetto: il pacchetto è in linea con le normative esistenti e con gli obiettivi di conservazione dell'area protetta.

L'obiettivo di **HERIT-DATA** è stato quello di ridurre l'impatto antropico dei flussi turistici sul patrimonio culturale, con particolare attenzione alle destinazioni culturali più soggette al turismo di massa: città di valore storico e siti di particolare interesse culturale o archeologico, compresi alcuni siti UNESCO presenti nei territori MED. In tale contesto, HERIT-DATA ha sviluppato secondo una precisa metodologia una lista di indicatori e successivamente ha trasferito i dati raccolti per tali indicatori su una piattaforma digitale.

Di seguito sono elencati gli indicatori che possono fungere da spunto per la definizione di un modello di indicatori per il cicloturismo.

- (E1) I.1 Livello di conservazione in condizioni ottimali (ambientali e architettoniche) dei siti di valore culturale
- (E1) I.2 Livelli ottimali di sovraffollamento dei siti di valore culturale
- (E1) I.3 Livelli ottimali di pernottamenti dei turisti
- (E2) I.4 Livelli ottimali di sovraffollamento del transito delle persone
- (E3) I.5 Percezione dei turisti sull'adeguatezza dell'esperienza del sito sovraffollato
- (E3) I.6 Percezione dei residenti sull'adeguatezza dell'esperienza del sito sovraffollato
- (E3) I.7 Percezione personale sull'adeguatezza dell'esperienza di sicurezza del sito
- (E3) I.8 Percezione personale sulle condizioni di igiene, sanificazione e pulizia dell'esperienza del sito
- (E3) I.9 Percezione personale sull'esperienza di conservazione del patrimonio culturale del sito
- (E4) I.10 Capacità ottimale del servizio di pulizia urbana e decoro
- (E4) I.11 Capacità di mantenere la sicurezza ottimale dei cittadini
- (E4) I.12 Capacità di garantire intervalli consentiti di contaminazione - condizioni ambientali di base nelle aree del patrimonio culturale
- (E4) I.13 Accesso fluido al trasporto pubblico nelle aree del patrimonio
- (E4) I.14 Accesso fluido ai parcheggi intorno alle aree del patrimonio
- (E5) I.15 Livelli ottimali di accesso agli alloggi nelle aree turistiche da parte della popolazione locale
- (E5) I.16 Livelli ottimali di accesso ad un'occupazione di qualità nelle aree turistiche da parte della popolazione locale
- (E5) I.17 Livelli ottimali di accesso ai negozi e ai prodotti locali nelle aree turistiche da parte della popolazione residente
- (E5) I.18 Prezzi più elevati nelle aree target
- (E5) I.19 Mancanza di identità delle attività tradizionali all'interno dell'area UNESCO
- (E0) 0.20 Aree di caratterizzazione / siti di valore turistico e profili turistici
- (E0) 0.21 Capacità di carico degli accessi
- (E0) 0.22 Capacità di carico dell'area del patrimonio

Obiettivo d'**INTENSE** è stato quello di promuovere il turismo ciclabile ed escursionistico come prospettiva di crescita socioeconomica sostenibile per l'area transfrontaliera tirrenica, puntando allo sviluppo di modelli di governance di area vasta in grado di valorizzare il patrimonio naturale e culturale delle aree partner.

Il sistema degli itinerari del progetto INTENSE si è posto l'obiettivo di individuare soluzioni in grado di contemperare le seguenti esigenze:

1. la fruizione di aree di particolare pregio naturalistico, paesaggistico, storico-culturale e turistico,
2. il rispetto degli elementi di tutela e valorizzazione delle aree di pregio interessate,
3. la coerenza con le direttive e il rispetto delle prescrizioni e previsioni della pianificazione territoriale ed urbanistica vigente,
4. la fruizione del sistema degli itinerari costieri, con le necessarie interconnessioni alle reti ciclabili ed escursionistiche esistenti,
5. l'intermodalità con gli altri sistemi di trasporto,
6. la dotazione di un appropriato sistema di servizi funzionali al turismo sostenibile e alla mobilità dolce,
7. l'opportunità di utilizzare prevalentemente percorsi esistenti, eventualmente da adeguare per renderli sicuri e accessibili per ogni tipo di ciclista ed escursionista, ricorrendo alla realizzazione di nuovi percorsi quando strettamente necessario.

Al fine di rendere più funzionali gli standard definiti dal progetto, sono stati identificati alcuni ambiti d'interesse specifico:

trasporto pubblico

1. stazioni/fermate ferroviarie,
2. ciclostazioni (stazioni ferroviarie attrezzate con servizi per le biciclette - riparazione, noleggio, deposito),
3. sistema di interscambio che garantisca il servizio di "bicicletta al seguito" su treno e mezzi pubblici,
4. porti/traghetti con servizi di trasporto passeggeri,
5. funicolari/ascensori/scale mobili pubbliche,
6. aeroporti/aviosuperfici.

servizi per biciclette e negozi per i ciclisti

1. vendita e/o riparazione,
2. noleggio/bike sharing,
3. depositi coperti e/o custoditi e aree di sosta per biciclette,
4. punti attrezzati per l'autoriparazione,
5. aree di sosta attrezzate per camper e aree di sosta per autoveicoli.

servizi di ristoro e pernottamento

1. aree di sosta attrezzate per i ciclisti e gli escursionisti con punto di ristoro,
2. servizi di ristorazione e altri punti di ristoro,
3. ostelli,
4. campeggi,
5. attrezzature alberghiere,
6. attrezzature extra alberghiere per il pernottamento,
7. sistema degli agriturismi, delle case vacanza, degli appartamenti in affitto, etc..

servizi di informazione e promozione turistica

1. uffici informazioni turistiche,
2. centri di informazione e documentazione,
3. centri commerciali e centri direzionali.

MITOMED+ si ispira ad ETIS, concentrando l'attenzione su 3 diversi ambiti d'impatto dell'offerta turistica: ambientale, socio-culturale ed economico.

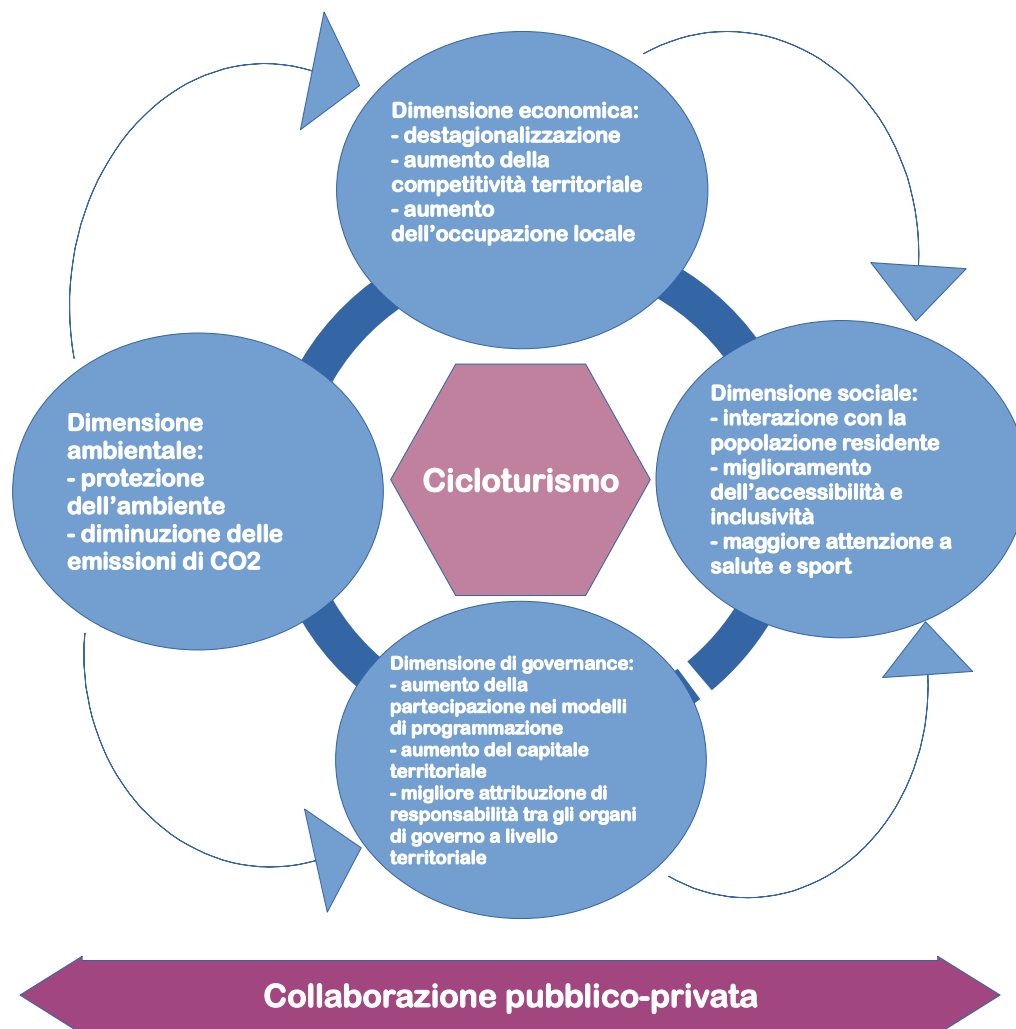
Di seguito viene riportato l'elenco di indicatori identificati.

N.	ETIS Group	INDICATOR DESCRIPTION
1	DESTINATION/ GENERAL	Existence of a strategy for sustainable tourism in the tourism planning documents. Percentage of destinations with a sustainable tourism strategy/action plan, with agreed monitoring, development control and evaluation arrangement.
2	DESTINATION/ GENERAL	Percentage of visitors that are satisfied with their overall experience in the destination
3	ECONOMIC	Percentage of tourism establishments in the destination using a voluntary verified certification/labelling for environmental/quality/sustainability and/or CSR measures.
4	ECONOMIC	Relative contribution of tourism to the destination's economy (% GDP)
5	ECONOMIC	Average length of stay of tourists (nights)
6	ECONOMIC	Number of overnight stays per month
7	ECONOMIC	Occupancy rate in commercial accommodation per month and average for the year.
8	ECONOMIC	Direct tourism employment as percentage of total employment per month.
9	ECONOMIC	Daily spending per tourist (accommodation, food and drinks, other services)
10	ECONOMIC	Total number of cruise passengers per day, in relation to total population (1 on 1 proportion)
11	SOCIAL & CULTURAL	Number of beds available in commercial visitor accommodation in relation to residents (1 on 1 proportion)
12	SOCIAL & CULTURAL	Variation (%) of unemployment rate between low and high season
13	SOCIAL & CULTURAL	Number of tourists per resident (1 on 1 proportion)
14	SOCIAL & CULTURAL	Number of second/rental homes per 1 home (1 on 1 proportion)
15	SOCIAL & CULTURAL	Percentage of tourist attractions that are accessible to people with disabilities and/or participating in recognized accessibility schemes.
16	SOCIAL & CULTURAL	Number of cultural sites and practices under some protection label and number of cultural sites and practices acknowledged to be "at risk"
17	SOCIAL & CULTURAL	Average wage in tourism for women compared to men's employment

N.	ETIS Group	INDICATOR DESCRIPTION
18	ENVIRONMENTAL	Percentage of destination (area in km ²) that is designated for protection
19	ENVIRONMENTAL	Percentage of the destination area under a biodiversity protection plan
20	ENVIRONMENTAL	Solid urban waste produced by destination (relation of tons per person between low and high season)
21	ENVIRONMENTAL	Volume of solid urban waste recycled (relation between low and high season)
22	ENVIRONMENTAL	Water consumption (litre) per person (relation between low season and high season)
23	ENVIRONMENTAL	Energy consumption (KWh) per person per day (relation between low and high season)
24	ENVIRONMENTAL	Level of pollution in seawater per 100 ml (fecal coliforms, campylobacter)
25	ENVIRONMENTAL	Number of berths and moorings for recreational boating in relation to total length of coastline (km)
26	ENVIRONMENTAL	Number of blue flags, EMAS, ISO 14001 and other national environmental certifications, in relation to total number of beaches.
27	ENVIRONMENTAL	Area and volume of sand nourishment
28	ENVIRONMENTAL	Total Km of free access beaches relative (%) to total Km of beaches
29	ENVIRONMENTAL	Water quality in tourist harbours/marinas
30	ENVIRONMENTAL	Percentage of beaches accessible to all: mobility and sensorial disabilities
31	ENVIRONMENTAL	Percentage of electric energy consumed by renewable sources.
32	ENVIRONMENTAL	Number of days when the NO _x threshold is trespassed.
33	ENVIRONMENTAL	Use of land: % developed, % building land, % land designated as not for building

4. Ipotesi per il confronto

Al fine di supportare il lavoro della piattaforma di cooperazione, a partire dai vari spunti disponibili, qui di seguito viene tracciata un'ipotesi per delineare i possibili impatti del cicloturismo a livello territoriale.



La riflessione si basa su uno schema che identifica i principali ambiti di ricaduta del cicloturismo:

- impatto economico (sulle imprese di prodotti legati al cicloturismo, ma anche sulle professioni: mobility manager, guida al cycle tourism, ecc. per migliorare la soddisfazione del ciclista; aumento dell'occupazione; aumento dei ricavi dalle tasse di soggiorno; il cicloturismo permette di fronteggiare la stagionalità dell'offerta turistica e di valorizzare il patrimonio naturale e culturale dei luoghi)
- impatto sulla governance (rafforza il capitale territoriale): il processo si basa sul principio di *co-opetition*, collaborazione anche tra *competitors* per rafforzare l'offerta delle comunità locali; meccanismi di governance delle ciclovie e partecipazione alla definizione degli strumenti di programmazione da parte di residenti e turisti
- impatto ambientale: riduzione delle emissioni di CO2, dell'inquinamento atmosferico e acustico, viaggi più rispettosi dell'ambiente (riduzione della congestione e risparmio di carburante grazie all'uso della bicicletta)
- impatto sociale (consumer/residenti), accessibilità e inclusività, ma anche maggiore attenzione alla salute/sport

La dimensione economica è fortemente correlata a quella di governance, poiché risulta essenziale per i decisori politici al fine di orientare gli investimenti pubblici; tuttavia aiuta anche gli operatori privati a decidere l'entità dei loro investimenti e a calcolare i possibili ritorni, e aiuta a incoraggiare la formazione di competenze, la creazione di nuovi operatori e di nuove figure professionali. Da tenere in considerazione che la lettura e interpretazione dell'impatto economico non sempre va effettuata a livello territoriale, poiché le ricadute del cicloturismo a livello economico vanno ben al di là del contesto locale (da qui anche una difficoltà nella misurazione dell'indotto).

Indagare la dimensione di governance dell'impatto delle ciclovie a livello territoriale significa soppesare la loro integrazione nelle scelte e priorità politiche (incluso gli aspetti di collaborazione e partecipazione, si veda tra tutti la cooperazione con gli organismi di gestione stradale e del paesaggio), nonché verificare, nel lungo periodo, la capacità di sviluppo del cicloturismo regionale.

Il processo di crescita e le dimensioni di impatto indagate devono essere supportate da mezzi, quali infrastrutture e servizi (anche informativi) e tecnologici, inclusi quelli digitali (si veda la realizzazione di app georeferenziate), il cui utilizzo può determinare cambiamenti significativi delle ricadute ottenute.

La misurazione dell'impatto del cicloturismo è inoltre sempre condizionata dalla variabile aleatoria rappresentata dalla mutevolezza del clima e delle previsioni del tempo, che possono determinare modifiche sostanziali nei risultati ottenuti.

Altro fattore determinante nella costruzione di un modello di valutazione dell'impatto del cicloturismo a livello territoriale è sicuramente rappresentato dall'accesso ai dati, che non sempre risulta immediato, e ai principi del data management.

Di seguito vengono elencati alcuni possibili indicatori, desunti dalla documentazione raccolta e analizzata, su cui avviare riflessioni:

- n. di percorsi ciclabili
- n. di servizi/eventi resi disponibili per i ciclisti
- n. di servizi di multimodalità
- n. di ciclisti
- n. di chilometri percorsi
- spesa media per percorso

Impatto indotto:

- Impatto sulla salute (risparmi sulla spesa sanitaria generati dalla bicicletta)
- Impatto economico per l'industria ciclistica (generato dalle vendite di biciclette e accessori per biciclette)
- Impatto ambientale (risparmi generati dal cambio di trasporto dalle auto alle biciclette e in termini di congestione, inquinamento, ecc.).

Il metodo di valutazione potrebbe anche essere esteso per includere il calcolo di indicatori come:

- Il numero di posti di lavoro generati
- Emissioni di CO2 evitate, in tonnellate
- Il numero di strumenti di programmazione concertati con i residenti/turisti
- Il numero di forme di collaborazioni stabili attivate per gestire e promuovere il cicloturismo

Inoltre potrebbe essere condotta un'analisi del profilo del cicloturista e del suo comportamento/soddisfaccimento (in Allegato 2 il questionario proposto sulla base della metodologia EVA-VELO).

I contenuti dell'indagine potrebbero riguardare:

Caratteristiche dell'utente

- Origine
- Profilo socio-demografico
- Tipo di ciclista (cicloturista, ciclista sportivo, ciclista amatoriale, mountain biker, ecc.)
- Numero di persone in un gruppo

Comportamento di mobilità

- Lunghezza/durata del viaggio ciclistico giornaliero/complessivo e tappe del viaggio
- Scopo del viaggio
- Punto di partenza e destinazione dei viaggi
- Modalità utilizzate per arrivare e partire dal percorso ciclistico
- Durata del soggiorno
- Tipi di biciclette, di proprietà o a noleggio
- Organizzazione del viaggio

Comportamento di spesa

- Spese per alloggio, gastronomia, offerte turistiche e servizi
- Pagamenti per i servizi ecosistemici

Atteggiamenti e opinioni

- Valutazione delle infrastrutture ciclabili, dei percorsi e delle offerte turistiche (Servizi di trasporto, di noleggio, alloggio, gastronomia, informazioni e marketing, ecc.)
- Motivazione per il cicloturismo
- Rapporto con le comunità residenti

Oltre agli aspetti quantitativi, le indagini sul cicloturista forniscono informazioni molto precise sul livello di soddisfazione degli utenti rispetto a tutte le componenti del prodotto, per consentire un miglioramento continuo dell'offerta: percorso, sicurezza, interazione tra utenti, segnaletica, alloggi e ristorazione, visite, parcheggio per biciclette, accessibilità (anche con i mezzi pubblici), servizi di noleggio e riparazione, servizi lungo il percorso, punti acqua e servizi igienici, preparazione del viaggio, guide.

I più ampi benefici sociali dell'uso della bicicletta per le comunità locali (aumento della qualità della vita dovuto a una maggiore accessibilità, migliore qualità dello spazio pubblico, maggiore interazione tra residenti, una spinta alla vitalità dei centri cittadini, ecc.) dovrebbero altresì essere indagati attraverso la rilevazione di dati verificabili, così come gli indotti economici per l'industria del turismo prodotti dal ciclismo ricreativo e turistico, per l'industria della bicicletta (effetti sulle vendite al dettaglio e occupazionali nell'industria manifatturiera), per il settore del bike-sharing e per quello della costruzione e manutenzione delle infrastrutture ciclabili.

In generale per la definizione di un sistema di indicatori di impatto per il cicloturismo può essere preso a riferimento questo schema elaborato dalla DG GROW, nell'ambito del gruppo di lavoro Together for Tourism, T4T, che propone chiare indicazioni da prendere a riferimento.

1	The harmonisation of tourism indicators is crucial for comparability	
2	The integration economic, environmental and social dimensions is needed	
3	Collaboration between stakeholders is crucial	
4	There are challenges related to data identification, accessing and capturing the granularity of data	
5	People and skills are essential to address challenges	
6	There is a need for a gradual approach and not one size fits all solution	
7	Tourism data space can facilitate data sharing taking into account the business models of data producers to make most of the data that exists and support official statistics	
8	The role the European Commission is important in supporting these initiatives	

4. I potenziali utilizzatori del modello

I potenziali soggetti interessati allo sviluppo del sistema di indicatori per il cicloturismo potranno essere ricompresi nell'ambito delle seguenti categorie:

- DMO o enti di gestione pubblici, privati o misti che gestiscono in toto o in parte la ciclovie turistica
- Autorità nazionali/regionali/provinciali/locali con competenze turistiche
- Rappresentanti di più settori specifici del governo locale/regionale (ad esempio, dipartimenti del turismo, dei trasporti, del patrimonio culturale o dello sviluppo economico) o agenzie locali/regionali con competenze specifiche sul tema
- Organizzazioni di gestione delle aree urbane, centri parco e aree protette
- Parti interessate del settore privato (ad esempio, OTA, agenzie di incoming, guide turistiche specializzate, strutture ricettive, servizi di bike-sharing, ecc.)
- Rappresentanti del mondo accademico (ad esempio, ricercatori, professori), consulenti ed esperti di diversi settori (governance del turismo, sostenibilità ambientale, ecc.) che possono guidare/supportare la sua attuazione
- Organizzazioni specializzate (ONG, associazioni, fondazioni, ecc.) collegate agli itinerari ciclabili e alla sostenibilità

Queste categorie di stakeholder fungono anche da spunto per l'individuazione di ulteriori soggetti da coinvolgere nel tavolo di lavoro per aumentare la capacità critica del confronto.

ALLEGATI

1. Il modello ETIS

Section A: Destination management		
Criteria	Indicator reference#	ETIS core indicators
A.1 Sustainable tourism public policy	A.1.1	Percentage of tourism enterprises/establishments in the destination using a voluntary certification/labelling for environmental /quality/sustainability and/or Corporate Social Responsibility
A.2 Customer satisfaction	A.2.1	Percentage of tourists and same-day visitors that are satisfied with their overall experience in the destination
	A.2.2	Percentage of repeat/return visitors (within 5 years)
Section B: Economic value		
Criteria	Indicator reference#	ETIS core indicators
B.1 Tourism flow (volume and value) at destination	B.1.1	Number of tourist nights per month
	B.1.2	Number of same-day visitors per month
	B.1.3	Relative contribution of tourism to the destination's economy (% GDP)
	B.1.4	Daily spending per overnight tourist
	B.1.5	Daily spending per same-day visitors
B.2 Tourism enterprise(s) performance	B.2.1	Average length of stay of tourists (nights)
	B.2.2	Occupancy rate in commercial accommodation per month and average for the year
B.3 Quantity and quality of employment	B.3.1	Direct tourism employment as percentage of total employment in the destination
	B.3.2	Percentage of jobs in tourism that are seasonal
B.4 Tourism supply chain	B.4.1	Percentage of locally produced food, drinks, goods and services sourced by the destination's tourism enterprises
Section C: Social and cultural impact		
Criteria	Indicator reference#	ETIS core indicators
C.1 Community/social impact	C.1.1	Number of tourists/visitors per 100 residents
	C.1.2	Percentage of residents who are satisfied with tourism in the destination (per month/season)
	C.1.3	Number of beds available in commercial accommodation establishments per 100 residents
	C.1.4	Number of second homes per 100 homes
C.2 Health and safety	C.2.1	Percentage of tourists who register a complaint with the police
C.3 Gender equality	C.3.1	Percentage of men and women employed in the tourism sector
	C.3.2	Percentage of tourism enterprises where the general manager position is held by a woman
C.4 Inclusion/accessibility	C.4.1	Percentage of rooms in commercial accommodation establishments accessible for people with disabilities
	C.4.2	Percentage of commercial accommodation establishments participating in recognised accessibility information schemes
	C.4.3	Percentage of public transport that is accessible to people with disabilities and specific access requirements
	C.4.4	Percentage of tourist attractions that are accessible to people with disabilities and/or participating in recognised accessibility information schemes
C.5 Protecting and enhancing cultural heritage, local identity and assets	C.5.1	Percentage of residents that are satisfied with the impacts of tourism on the destination's identity
	C.5.2	Percentage of the destination's events that are focused on traditional/local culture and heritage

Section D: Environmental impact		
Criteria	Indicator reference#	ETIS core indicators
D.1 Reducing transport impact	D.1.1	Percentage of tourists and same-day visitors using different modes of transport to arrive at the destination
	D.1.2	Percentage of tourists and same-day visitors using local/soft mobility/public transport services to get around the destination
	D.1.3	Average travel (km) by tourists and same-day visitors from home to the destination
	D.1.4	Average carbon footprint of tourists and same-day visitors travelling from home to the destination
D.2 Climate change	D.2.1	Percentage of tourism enterprises involved in climate change mitigation schemes — such as: CO ₂ offset, low energy systems, etc.— and 'adaptation' responses and actions
	D.2.2	Percentage of tourism accommodation and attraction infrastructure located in 'vulnerable zones'
D.3 Solid waste management	D.3.1	Waste production per tourist night compared to general population waste production per person (kg)
	D.3.2	Percentage of tourism enterprises separating different types of waste
	D.3.3	Percentage of total waste recycled per tourist compared to total waste recycled per resident per year
D.4 Sewage treatment	D.4.1	Percentage of sewage from the destination treated to at least secondary level prior to discharge
D.5 Water management	D.5.1	Water consumption per tourist night compared to general population water consumption per resident night
	D.5.2	Percentage of tourism enterprises taking actions to reduce water consumption
	D.5.3	Percentage of tourism enterprises using recycled water
D.6 Energy usage	D.6.1	Energy consumption per tourist night compared to general population energy consumption per resident night
	D.6.2	Percentage of tourism enterprises that take actions to reduce energy consumption
	D.6.3	Percentage of annual amount of energy consumed from renewable sources (Mwh) compared to overall energy consumption at destination level per year
D.7 Landscape and biodiversity protection	D.7.1	Percentage of local enterprises in the tourism sector actively supporting protection, conservation and management of local biodiversity and landscapes

2. Esempio di indagine di gradimento di una ciclovía sulla base della metodologia EVA-VELO

Area reserved for the interviewer, do not complete.

Date / / 20xx Time : ☐before 9h ☐9h ☐10h ☐11h ☐12h ☐13h ☐14h ☐15h ☐16h ☐17h ☐18h ☐after 19h

Survey site N° :

Questionnaire N° :

LOGO of the route

Survey among cyclists on the [name of the route]

The partners of the [name of the route] developing this cycle route since the beginning would like to know more about your practice to better meet your expectations. Thank you for taking a few minutes to complete this questionnaire.

Your bicycle outing of today

Q1. Number of bicycles per type

Nb of bicycles per type	Conventional (not electric)	Electric bike
Your own bicycle		
Borrowed bicycle (for free)		
Rented bicycle (paid rental)		

Q2. You are on an outing or a ride for :

☐1. one or two hours ☐3. a day

☐2. half a day ☐4. several days

Q3. Which profile best corresponds to your current practice?

☐1. I am a sports enthusiast, I bicycle to have regular, sustained physical activity

☐2. I am on a bicycle outing for several days

☐3. the bicycle has a functional role, I use it for another activity (purchase, work, school, access to a leisure site)

☐4. I use my bicycle for leisure, I bicycle for a day at the most

Q4. How many kilometres do you plan to cover today by bicycle?

..... km

Q5. Do you intend to make (entire bike trip if you are on an outing for more than one day):

☐1. a round-trip (same path for the return trip)

☐2. a loop (different path for the return trip)

☐3. a one-way trip using another means of transportation either from or back to the starting point

Q6. Which other means of transportation did you use or are you going to use TODAY to come to or leave [route name]?
(several answers possible)

☐1. none, I am only using my bicycle
☐2. car
☐3. train
☐4. local bus

☐5. bus
☐6. boat
☐7. camper
☐8. other, please specify:

Q7. Which distance did you cover TODAY with this/these means of transportation to get to the starting point of your outing? km

Q8. On today's outing, you are:
(several answers possible)

☐1. on your own
☐2. a couple
☐3. a family
☐4. with friends

☐5. with a club
☐6. a group with an agency or a tour operator
☐7. other, please specify:

Q9. How many people are in your group, including yourself?

..... children aged 14 years or younger

..... people older than 14 years

Q10. Q Which other activity (activities) did you do or do you plan to do during your outing? (several answers possible)

☐1. swimming, beach
☐2. visit a town or a village

☐3. visit a museum, castle, other heritage site
☐4. visit a site or natural area
☐5. visit a wine cellar, tasting of local products
☐6. visit a recreational attraction
☐7. sports activities (canoe ...)

☐8. shopping
☐9. restaurant, farmhouse-inn («ferme-auberge»)
☐10. participate in an event or happening
☐11. boat trip
☐12. other, please specify:
☐13. none → go directly to question 13

Q11. Was this activity/were these activities the main reason for your outing?

☐1. this activity or one of them is the actual goal of my outing

☐2. I do this activity/these activities in combination with this outing

Q12. How far away from the cycle route would be acceptable for you to do this activity? km

Q13. Which means did you use to prepare this outing?
(several answers possible)

☐1. road map
☐2. topoguide, which one?
☐3. travel guide, which one?

☐4. website [url of route website]
☐5. other website, which one?

☐6. smartphone application, which one?
☐7. brochure

☐8. tourist office
☐9. travel agency
☐10. advice by accommodation providers, shop owners
☐11. word of mouth
☐12. I did not need to prepare, I already knew the itinerary
☐13. other, please specify:

Q14. Which means do you use during this outing for orientation and information purposes ? (several answers possible)

☐1. directional signs
☐2. (tourist) Information panels

☐3. map edited on the Internet
☐4. paper road map

☐5. topoguide

☐6. travel guide

☐7. brochure

☐8. tourist office

☐9. GPS/Smartphone
☐10. smartphone application, which one ?
☐11. website [url route website]
☐12. other website, which one ?

☐13. advice by accommodation providers, shop owners
☐14. common sense, I manage on my own!
☐15. none, I already know the itinerary
☐16. other, please specify:

Your appreciation of the cycle route [route name] during today's outing

Q15. Regarding the quality of your bike ride on the [route name], please indicate your level of appreciation of the following points 1 = bad, 2 = fairly good, 3 = good, 4 = excellent, NA = not applicable.

	1	2	3	4	NA
The itinerary					
Scenery, environment	☐	☐	☐	☐	☐
Safety of the itinerary	☐	☐	☐	☐	☐
Quality of the road surface of the itinerary	☐	☐	☐	☐	☐
Maintenance and cleanliness of the equipment	☐	☐	☐	☐	☐
Quality of the signposts along the itinerary	☐	☐	☐	☐	☐
Sharing of the paths by all users	☐	☐	☐	☐	☐
Transport to and from the itinerary	☐	☐	☐	☐	☐
The assets of the cycle route					
Tourist sites: monuments, cultural heritage	☐	☐	☐	☐	☐
Nearby recreational facilities, swimming, playground, ...	☐	☐	☐	☐	☐
Presence of cafes, accommodation, restaurants, shops	☐	☐	☐	☐	☐

	1	2	3	4	NA
Quality of catering	☐	☐	☐	☐	☐
Quality of accommodations	☐	☐	☐	☐	☐
Price of accommodations	☐	☐	☐	☐	☐
Availability of accommodations	☐	☐	☐	☐	☐
Signposts to access tourist sites	☐	☐	☐	☐	☐
Safety and easy bicycle parking/luggage storage during visit of sites	☐	☐	☐	☐	☐
The services provided on the cycle route					
Services (water points, toilets, rubbish bins, picnic areas...)	☐	☐	☐	☐	☐
Presence of bicycle rental services	☐	☐	☐	☐	☐
Quality of bicycle rental services	☐	☐	☐	☐	☐
Presence of bicycle repair/assistance	☐	☐	☐	☐	☐
Presence of charging points for E-bikes (terminals, sockets)	☐	☐	☐	☐	☐
Presence of bicycle/luggage transport services	☐	☐	☐	☐	☐

Tournez la page, s'il vous plaît →

Your habits and expenses

Q16. Is the presence of the brand «Accueil Vélo» (Bikes Welcome) important in your choice of accommodation or services (bicycle rental, tourist sites,...)?

- ☐1. very important, it is one of my main criteria of choice
☐2. quite important, it is a plus
☐3. not very important, it does not influence me a lot
☐4. not at all important
☐5. I do not know this brand

Q17. Between yesterday and tomorrow, do you spend at least one overnight stay outside of your main residence?

- ☐1. yes (Hereafter, I am seen as a tourist or secondary resident)
☐2. no -> go directly to question 30

Q18. Which is (going to be) the total duration of your trip or stay ?
.....days.

Q19. Which mode of accommodation did you use last night (or do you intend to use this evening if you just arrived)

- ☐1. camping in a tent
☐2. campsite rental (cottage...)
☐3. wild camping
☐4. hotel
☐5. bed and breakfast
☐6. gîte* or furnished rental self catering cottage)
☐7. youth hostel
☐8. secondary residence
☐9. camper
☐10. houseboat
☐11. family - friends
☐12. other, please specify:

Q20. Did you make a reservation for your accommodation?

- ☐1. yes
☐2. no, I did not want to
☐3. no, as I did not find any accommodation available
☐4. not applicable (family, friends, camper, secondary residence...)

Q21. How far away from the cycle route would be acceptable for you to find accommodation that meets your expectations?Km

Q22. In which town did you stay overnight last night (are you going to stay tonight if you just arrived)?

Q23. How important was the possibility to go biking in the choice of your destination?

- ☐1. very important, I precisely came for that
☐2. quite important, it was a real plus in the choice of this destination
☐3. not very important but it is a positive aspect
☐4. not important

Q24. During your stay, you bike :

- ☐1. every day or almost
☐2. several times during your stay
☐3. only once

If you are not on an outing for more than one day -> go directly to question 28

Q25. If you are on an outing by bicycle for more than one day : how many km are you going to cover all together during the entire bike trip ?km

Q26. With regards to your bicycle outing which is ?

- Your initial starting point :
- Your starting point on the cycle route :
- Your place of arrival on the cycle route :
- Your final place of arrival :

Q27. This outing by bicycle of more than one day is :

- ☐1. the first time I have been on an outing by bike for more than one day
☐2. I have already been on outings for more than one day by bike in the past

Q28. Which other means of transportation did you use or are you going to use to come to or leave the region ?

(several answers possible)

- ☐1. none, only the bicycle
☐2. car
☐3. train
☐4. local bus
☐5. bus
☐6. boat
☐7. camper
☐8. plane
☐9. Other, please specify :

Q29. If you came via a Tour Operator, how much was the fixed rate PER PERSON ?

Fixed rate of€ fordays

Q30. How much do you plan to spend/have you spent during your cycle trip today? PER PERSON/ in local Euros for::

☐ No planned expenses

Expenses	Amount per person in Euros	No expenses
Accommodation (overnight trips only)		☐
Restaurants, cafes, other food expenses (groceries, picnics, etc.)		☐
Activities, visits		☐
Souvenirs, local products (including those delivered directly to your home)		☐
Transportation to get to/leave from the starting point of your outing today only (bus, train, fuel, etc.)		☐
Bicycle rental		☐
Other expenses		☐

Your profile

Q31. Have you already cycled on other major cycle routes?

(several answers possible)

- ☐1. no, never
☐2. I have already cycled on [route name] and I am coming back
☐3. I have already cycled on another route. Please specify:

Q32. What town do you live in (main residence)?

Q33. What is the area code of the town of your main residence? _ _ _ _ _

Q34. What is your country of residency?

Q35. How old are you?years

Q36. You are : ☐1. female ☐2. male

Q37. What is your occupational status?

- ☐1. farmer
☐2. shop owner, craftsman, business owner
☐3. higher managerial and intellectual position
☐4. middle Management
☐5. employee
☐6. worker
☐7. retired
☐8. student
☐9. unemployed
☐10. other, please specify :

Q38. What is the average monthly net income of your household?

.....€

Q39. How often do you bike during the beautiful season (from April to October)?

- ☐1. every day or almost
☐2. several times a week
☐3. several times a month
☐4. less than once a month
☐5. only occasionally

Q40. Do you have any comments or suggestions?

☐ I subscribe to the newsletter [name of the newsletter] :@.....
You can access or change your data by writing to [email address] according to the Data Protection Act of 1978.

We would like to thank you for having participated in this survey and wish you a very pleasant outing.

RIFERIMENTI BIBLIOGRAFICI

- Calculating the economic benefits of cycling in EU-27 (2013) – European Cyclists’ Federation
- Guidance on usage monitoring EuroVelo (2014) – European Cyclists’ Federation, ECF
- A systematic review and meta-analysis of the potential local economic impact of tourism and leisure cycling and the development of an evidence-based market segmentation (2014) – Tourism Review International
- NATIONAL METHOD FOR ASSESSING THE IMPACT OF CYCLE ROUTES (2020) – Velo & Territories
- The European Tourism Indicators System (2016) – European Commission
- Indicators developed (2017) - Tourism and Environment Reporting Mechanism (TOUREM)
- Cycle tourism as a driver for the sustainable development of little-known or remote territories: the experience of the Apennine Regions of northern Italy (2018) – MDPI
- Toolkit per il turismo sostenibile (2018) – Go.To.NATURE, Interreg Italia-Austria
- Impact Assessment Study (2020) - MedCycleTour, Interreg Med
- Impact of cycle tourism development on tourist destination – attitudes of local stakeholders (2021)
- Guidelines for sustainable bicycle tourism (2021) – EcoVeloTour, Interreg Danube
- European Certification Standard (2021) – European Cyclists’ Federation
- Cycling tourism: A literature review to assess implications, multiple impacts, vulnerabilities and future perspectives (2022) – MDPI
- Report on the survey findings (2022) – ADFC
- Cycling Tourism Destination Development from Local Stakeholders’ Perspective (2022) - University of Rijeka, Faculty of Tourism and Hospitality Management
- European Declaration on Cycling (2024) – European Parliament, Council and Commission
- 4° Rapporto nazionale sul cicloturismo (2024) – ISNART e Legambiente
- Webinar Summary “Mainstreaming Tourism Indicators for Sustainable Development” (2024) – Together for EU Tourism/EC DG Grow
-

(documenti di riferimento dei progetti indagati)

- Diagnosis - State of the art on collection and management of tourism data (2020) – Interreg BEST MED
- Sustainable Path and Cultural Routes Model – MED S&C Path (2021) – Interreg BEST MED
- Tourism Sustainability Analysis Toolkit – Interreg Co-Evolve4BG
- Ecotourism Indicator Monitoring Platform (2022) – Interreg DESTIMED PLUS
- MEET Manual (2019) - Interreg DESTIMED PLUS
- List of sustainability indicators (2019) – Interreg HERIT-DATA
- Tourism data Indicators – Interreg MITOMED+
- Itinerari Turistici Sostenibili, Documento di indirizzi tecnici per la definizione degli standard (2018) - Interreg INTENSE