

UNIVERSITATEA BABEȘ-BOLYAI, CLUJ-NAPOCA

FACULTATEA DE GEOGRAFIE

ȘCOALA DOCTORALĂ DE GEOGRAFIE

TEZĂ DE DOCTORAT

CICLOTURISMUL MONTAN -

INSTRUMENT DE VALORIFICARE A PATRIMONIULUI

TERITORIAL RURAL-MONTAN.

STUDIU DE CAZ: PARCUL NATURAL APUSENI

(Rezumat)

Coordonator științific

Prof. Univ. Dr. Dezsi Ștefan

Doctorand

Ciascai Radu Ovidiu

CLUJ-NAPOCA

2026

CUPRINS

| | |
|---|-----------|
| 1. Introducere..... | 3 |
| 1.1. De ce cicloturismul? | 3 |
| 1.2. Scopul, obiectivele și ipotezele de cercetare..... | 3 |
| 1.3. Structura lucrării | 4 |
| 2. Cadrul teoretic și conceptual..... | 7 |
| 2.1. Considerații terminologice | 7 |
| 2.2. Sisteme de clasificare a gradelor de dificultate pentru traseele de MTB | 11 |
| 2.3. Potențiale beneficii ale ciclismului asociate cicloturismului | 12 |
| 2.3.1. Potențiale beneficii economico-sociale..... | 13 |
| 2.3.2. Potențiale beneficii ambientale..... | 14 |
| 2.4. Vulnerabilitățile cicloturismului | 14 |
| 3. Metodologie | 15 |
| 3.1. Zona de studiu | 15 |
| 3.2. Analiza sistematică a literaturi de specialitate..... | 16 |
| 3.3. Structura cercetării..... | 17 |
| 3.3.1. Colectarea datelor | 17 |
| 3.3.2. Tehnici și mijloace de lucru | 17 |
| 3.3.3. Eșantionarea | 20 |
| 3.3.4. Analiza datelor..... | 20 |
| 3.3.4.1. Analiza tematică | 20 |
| 3.3.4.2. Analiza cantitativă..... | 21 |
| 3.4. Indicele Potențial de Conflict (<i>The Potential for Conflict Index - PCI</i>)..... | 22 |
| 3.5. Metodologia de identificare și analiză a gospodăriilor în vederea stabilirii pretabilității acestora de a desfășura activități turistice..... | 23 |
| 3.6. Poziția particulară a autorului dintr-o perspectivă emică..... | 24 |
| 4. Rezultate..... | 25 |

| | |
|--|-----------|
| 4.1. Analiza și interpretarea datelor calitative și cantitative | 25 |
| 4.1.1. Analiză tematică aprofundată și sistematică | 25 |
| 4.1.1.1. Identificarea temelor secundare pentru fiecare temă principală .. | 25 |
| 4.1.1.2. Matricea de corespondență între teme | 30 |
| 4.1.1.3. Identificarea pattern-urilor comune și divergente | 30 |
| 4.1.1.4. Sistemul de codare pentru răspunsuri | 31 |
| 4.1.1.5. Aplicarea codurilor pe text/răspunsuri | 33 |
| 4.1.2. Analiza și interpretarea datelor cantitative | 36 |
| 4.2. Procesul de implementare a infrastructurii de cicloturism montan | 39 |
| 4.2.1. Clasificarea traseelor..... | 40 |
| 4.2.2. Traseele de cicloturism montan propuse..... | 41 |
| 4.3. Potențiale conflicte între utilizatorii căilor de acces | 42 |
| 4.3.1. Identificarea nivelului de conflict între părțile implicate | 42 |
| 4.4. Analiza gospodăriei din perspectiva integrării în circuitele turistice | 43 |
| 5. Discuții..... | 45 |
| 5.1. Verificarea ipotezelor | 45 |
| 5.1.1. Fundamentarea integrată a validării ipotezelor | 45 |
| 5.2. Produsul turistic de cicloturism montan | 46 |
| 5.2.1. Produsul turistic din perspectiva conceptualizării destinațiilor în cicloturismul montan | 47 |
| 5.2.2. Influența prognozei meteo în conceperea produsului turistic..... | 48 |
| 5.3. Interpretarea și contextualizarea rezultatelor PCI | 49 |
| 6. Concluzii..... | 51 |
| Bibliografie..... | 55 |

1. Introducere

1.1. De ce cicloturismul?

Cicloturismul în general și cicloturismul montan în speță, oferă o serie de oportunități, de la o imersiune magică în comunitatea locală (Bull, 2010), tururi pe trasee neasfaltate și împărtășirea cu prietenii sau familia a spectacolului unic al naturii (Ritchie , Tkaczynski , & Faulks, 2010), până la beneficiile oferite de noile tehnologii încorporate bicicletelor electrice (Rauter, Supej, & Vodicar, 2023). Cicloturismul montan îmbunătățește incluziunea socială în comunitatea rurală (Leichenko & Taylor, 2024), iar prin activitatea fizică rezultată în urma pedalatului contribuie la sănătatea fizică și mentală a practicantului, reducând riscurile pentru sănătate și decese premature legate de stilul de viață sedentar (Oja, și alții, 2011). În atări condiții, parțial potențată de pandemia COVID 19 (Ciascai, Dezs, & Rus, 2022), cererea pentru această piață de nișă este într-o continuă creștere (Pagot, Grilli, & Gatto, 2025).

Destinațiile turistice locale, grefate pe teritoriile administrate de Parcul Natural Apuseni (PNA) au un potențial semnificativ de a atinge niveluri ridicate de utilizare a bicicletei ca mijloc de deplasare în scop de agrement, de implementare și promovare a strategiilor și politicilor convergente turismului sustenabil. Pentru a crește numărul cicloturiștilor în rândul numărului total de turiști și reducerea externalităților negative rezultate din valorificare mercantilă pe termen scurt a fondului forestier (cu efecte iremediabile asupra mediului natural), a pierderii identității rurale din arealele montane (diluarea până la suprimarea și înlocuirea arhitecturii vernaculare, urbanizarea excesivă, schimbarea necontrolată a categoriei de folosință a terenului prin lărgirea suprafețelor intravilane etc.) este nevoie nu numai de un cadru politic integrat, la diferite niveluri de organizare administrativ, ci și de studii fundamentate științific care să motiveze prevalența formelor de turism sustenabil cu beneficii reale pentru comunitate pe termen mediu și lung. Având în vedere existența abundenței resurselor turistice (naturale, culturale materiale și imateriale), din arealul supus analizei, dar și insuficienta valorificare a acestora, coroborate cu deschiderea autorităților spre dezvoltarea comunității, a apărut o ocazie excelentă de a învedera „vivificarea” unui amplu program de cercetare care să identifice instrumente de valorificare a potențialului turistic al PNA prin cicloturism precum și a excedentul de spațiu locativ și de produse din gospodăriile localnicilor. După cum se detaliază în acest studiu, beneficiile pentru membrii comunității locale pot fi substanțiale.

1.2. Scopul, obiectivele și ipotezele de cercetare

Scopul

Conservarea atractivității turistice, valorificarea și protejarea patrimoniului teritorial (natural și social) rural montan. Creșterea eficienței economice a gospodăriilor din ruralul-montan grefat pe teritoriile administrate de PNA. Aplicarea, în interiorul PNA, a tipurilor și formelor de turism sustenabile (în speță cicloturismul montan).

Obiectivele

- (1) Identificarea profilului cicloturistului montan;
- (2) Identificarea instrumentelor de valorificare superioară a excedentului de spațiu locativ și produse provenite din gospodăriile localnicilor;
- (3) Elaborarea cadrului conceptual și metodologic în ceea ce privește mijlocirea implementării infrastructurii de cicloturism montan, cu accent pe utilizarea căilor de acces existente și limitarea multiplicării acestora, cu scopul valorificării sustenabile a patrimoniului teritorial supus analizei.

Ipotezele de cercetare

- (1) Profilul practicantului de cicloturism montan se grefează pe comportamentul turistului prietenos cu mediul, de dorit în ariile protejate;
- (2) Cicloturistul montan contribuie la creșterea eficienței economice a gospodăriilor situate în cadrul teritoriilor administrate de PNA, printr-o mai bună valorificare a excedentului de spațiu locativ și produse proprii;
- (3) Cicloturismul contribuie la valorificarea căilor de acces neamenajate (drumuri forestiere, drumuri vicinale, poteci), implicând costuri minime.
- (4) Infrastructura de cicloturism montan potențează economiile locale;
- (5) Cicloturismul montan poate contribui la compensarea pecuniară a proprietarilor de terenuri grefate pe ariile protejate;
- (6) Creșterea eficienței economice a gospodăriilor, prin practicarea activităților turistice ca activitate secundară, sedentarizează la origini populația locală.
- (7) Cicloturismul montan valorifică și contribuie la conservarea atractivității turistice a patrimoniului teritorial (economic, social și de mediu) rural montan.

1.3. Structura lucrării

Această lucrare, întemeiată pe nevoia dezvoltării mediului de cicloturism montan, analizează potențialul căilor de acces de a conecta atracțiile și obiectivele turistice și revitaliza comunități rurale (cu prioritate cele izolate) din PNA, utilizând atât metode de analiză calitativă, cât și date cantitative, cu scopul de a fundamenta o abordare strategică, ca instrument de dezvoltare durabilă pentru regiunea analizată.

Lucrarea este structurată pe șase capitole (fig. 1) și debutează cu acest capitol, *introducere*, în care se motivează *alegerea temei*, *scopul*, *obiectivele* și se emit *ipotezele de cercetare*.

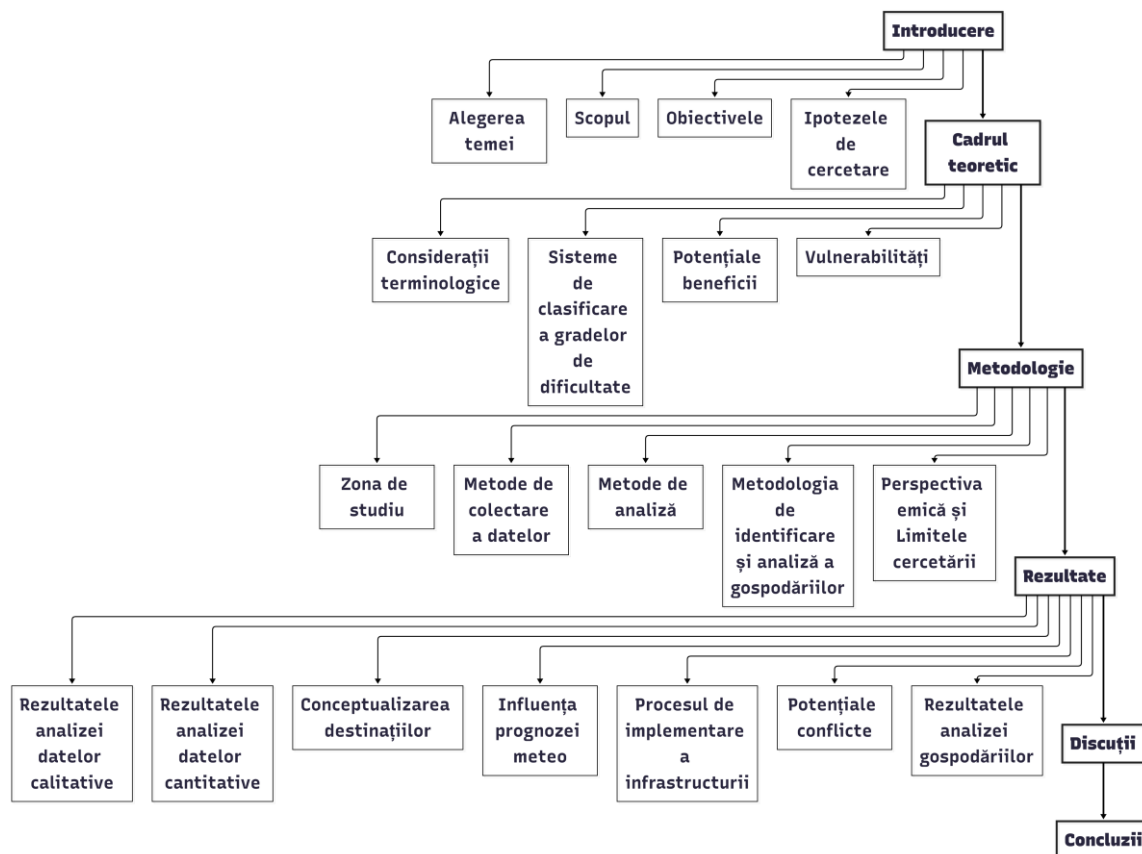


Fig. 1. Reprezentarea schematică a structurii lucrării

Următorul capitol, *cadrul teoretic*, prezintă un rezumat al literaturii analizate prin abordarea principalelor *considerații terminologice*, a conceptelor relevante focusate pe prezentarea principalelor *sisteme de clasificare a gradelor de dificultate aferente traseelor de MTB*, precum și relevarea *potențialelor beneficii atribuite ciclismului/cicloturismului*. Acest capitol se încheie cu demontarea mitului conform căruia cicloturismul este un ”panaceu universal”, prin trecerea în revistă a *vulnerabilităților* identificate, asociate acestei forme de turism activ.

Metodologia este descrisă în capitolul 3 și liminar zugrăvește succint *zona de studiu*. Ulterior, sunt prezentate *metodele de colectare a datelor calitative și cantitative*, utilizarea interviului și a chestionarului semi-structurat, *metodele de analiză*, precum și *metodologia utilizată în identificarea și analiza gospodăriilor în vederea stabilirii pretabilității acestora de a desfășura activități turistice* (în cadrul ofertei). Acest capitol abordează, de asemenea, opinia

autorului din poziția de practicant referitor la metodologia implementării infrastructurii dedicate. Secțiunea **contribuții și limitele cercetării** încheie dimensiunea metodologică.

Capitolul **rezultate** prezintă principalele constatări și oferă răspunsuri la întrebările de cercetare. **Rezultatele analizei datelor calitative** (analiza tematică) și **cantitative**, prin implicarea variabilă a respondenților în subcultura ciclismului montan și influența acestor în formarea atitudinilor, conturează profilul cicloturistului montan evidențiind patternurile de comportament și consum aferent acestei activități de petrecere a timpului liber. În continuare se realizează o abordare originală și inedită a **conceptualizării destinațiilor în cicloturismul montan** și a **influenței prognozei meteo în decizia de parcurgere a unui traseu** dedicat, cu importanță primară în conceperea produsului de cicloturism montan personalizat. **Procesul de implementare**, cu succesiunea logică a etapelor, precum și **traseele propuse** reprezintă osatura fundamentală în **implementarea infrastructurii de cicloturism montan**, relevat într-un subcapitol de sine stătător. **Identificarea potențialelor conflicte între utilizatorii căilor de acces** permite elaborarea pe un fundament solid a strategiilor de manageriere în vederea suprimării sau reducerii acestor conflicte, cu scopul ameliorării experienței turistice. În continuare, secțiunea **analiza gospodăriilor din perspectiva integrării în circuitele turistice** realizează o radiografie detaliată a potențialului de valorificare a excedentului de produse și spațiu locativ cu titlu demonstrativ prin exemplificare, ulterior cu scopul declarat de corelare structurală a acestor gospodării cu infrastructura de cicloturism montan propusă.

Capitolul **discuții** reprezintă corolarul cercetării, rezultat în urma aplicării mecanismelor complexe de verificare sistemică a ipotezelor de cercetare, examinând în detaliu măsura în care dovezile empirice susțin sau contravin predicțiilor teoretice modelate. Mai departe, capitolul explorează perspectiva conceptualizării destinațiilor și influența prognozei meteo în conceperea produsului turistic de cicloturism montan. **Concluziile** rezumă principalele constatări, face observații cu privire la implicațiile și potențiala relevanță a rezultatelor cercetării pentru stakeholderi și sugerează noi direcții de cercetare.

2. Cadrul teoretic și conceptual

În acest capitol se analizează în profunzime unele aspecte teoretice și operaționale care vizează abordarea contiguă, cu scop complementar, ca fundament în ceea ce privește cercetarea aplicată în domeniul cicloturismului montan și valorificării patrimoniului teritorial.

2.1. Considerații terminologice

Patrimoniul teritorial

Definirea sintagmei patrimoniu teritorial vine în contextul unei tendințe de substanțializare a termenului în concept. Astfel, reprezentarea patrimonială a teritoriului dobândește noi valențe. În ultimele decenii utilizarea acestui concept s-a extins la nivel global. Patrimoniul teritorial s-a transformat, de la un simplu grup de elemente strict delimitate (constituenții naturali) la o considerație mai amplă, adăugând noi componente precum patrimoniu cultural material și imaterial cu accent pe identitatea teritorială (Panzera, 2022).

Cicloturismul

Legislația în vigoare a României definește cicloturismul ca fiind o activitate turistică de recreere, accesibilă tuturor categoriilor de turiști, în care deplasarea se face cu bicicleta (HG nr. 441, 2022). Uniunea Europeană (UE) consideră că cicloturismul face parte integrantă din experiența turistică și se referă în mod specific la călătoria cu bicicleta între localități în scopuri de agrement (Weston, și alții, 2012, p. 7). Conform Dicționarului Explicativ al Limbii Române, cicloturismul este ramură a turismului în care deplasarea se face cu bicicleta (Dexonline, 2021).

Lumsdon, citat de Lamont (2009) caracterizează cicloturismul ca o activitate de agrement cu bicicleta, de la o excursie ocazională de o zi sau mai puțin de o zi până la o excursie pe distanță lungă (Lamont, 2009). Sustrans (1999), o organizație caritabilă care administrează cea mai mare rețea de trasee de ciclism din Marea Britanie, definește cicloturismul ca fiind vizite de agrement, fie că este vorba de vizite de o zi sau de o noapte departe de casă, care implică ciclismul de agrement ca parte fundamentală și semnificativă a vizitei. Aceiași organizație identifică trei tipuri de cicloturism: (1) vacanțele de ciclism (*Cycling Holidays*), sunt definite ca fiind vacanțe, atât pentru vizitatorii interni, cât și pentru cei din străinătate, în care mersul pe bicicletă reprezintă scopul principal al vacanței; (2) ciclismul de vacanță (*Holiday Cycling*), înseamnă mersul pe bicicletă în timpul vacanței și constă în plimbări de o zi cu bicicleta efectuate atât de vizitatorii interni, cât și de cei din străinătate, în timpul vacanței în afara locului de reședință, ciclismul fiind una dintre activitățile întreprinse în timpul vacanței; (3) Vizite de ciclism de o zi (*Cycling Day Visits*), sunt definite ca fiind deplasări de la domiciliu, în afara locului de reședință obișnuit al unei persoane, care implica plecarea de acasă cu

bicicleta sau deplasarea cu mașina sau trenul, pentru o plimbare cu bicicleta de o zi sau jumătate de zi (Sustrans, 1999, p. 1).

Cicloturistul

Simonsen și colab. (1998) se numără printre pionierii cercetărilor direcționate spre identificarea profilului demografic al cicloturistului. În lucrarea lor un cicloturist este o persoană de orice naționalitate, care, la un moment dat, în timpul vacanței sale, folosește bicicleta ca mijloc de transport și pentru care ciclismul reprezintă o parte importantă a acestei vacanțe. Nu sunt incluse călătoriile scurte la "magazinul din colț", rezidenții locali care circulă cu bicicleta în scop recreativ sau în alte scopuri și nici bicicliștii pentru care competițiile de ciclism reprezintă principala caracteristică a vizitei lor, deoarece scopul principal al vacanței este competiția sportivă (Simonsen, Jorgensen, & Robbins, 1998, p. 21). Aceiași autori propun o formulare mai extinsă a definiției, astfel, cicloturiștii pot fi clasificați în funcție de nivelul de angajament față de practicarea cicloturismului.

Cicloturiștii pot pedala în ideea de mișcare (Shipway & Stevenson, 2012; Bull, 2010; Tomino, Peric, & Wise, 2020), motivați de dorința de a se menține într-o formă fizică foarte bună sau, pedalează pentru a trăi experiențe turistice bazate pe sentimente profunde de satisfacție (Hardy, Buning, Boudreau, & Thomas, 2023; Rus, Dezsi, & Ciascai, 2023). În atări condiții, motivația poate contura profilul dar și lărgirea bazei de definire a cicloturistului.

Un cicloturist ar trebui definit ca fiind o persoană care se află departe de orașul sau țara de origine pentru o perioadă de cel puțin 24 de ore sau să efectueze cel puțin o înnoptare, cu scopul petrecerii unei vacanțe sau al unui concediu, și pentru care utilizarea bicicletei ca mijloc de transport, face parte integrantă din concediu sau vacanță organizată în mod independent sau poate face parte dintr-un circuit comercial și poate include utilizarea serviciilor de sprijin pentru transport și orice tip de cazare formală și/sau informală; în timp ce un biciclist de agrement ar trebui să fie definit ca o persoană implicată în orice activitate sau excursie de agrement cu bicicleta în afara reședinței de domiciliu, care este întreprinsă într-o perioadă de timp mai scurtă de 24 h sau fără înnoptare, și pentru care ciclismul este considerat un mod pozitiv de utilizare a timpului liber (Ritchie W., 1998, pg. 568-569).

O altă abordare în ceea ce privește profilul ca bază în identificarea tipologiei cicloturistului, este segmentată în funcție de modalitatea de accesare a cazării. Astfel, în urma cercetărilor, Simonsen și colaboratorii (1998) identifică cicloturistul nomad/nomadic cycling tourist (care își schimbă locul de cazare de mai multe ori în timpul vacanței) și cicloturistul care se cazează în același loc (în timpul excursiei folosește acel loc ca punct de plecare și de sosire) (Simonsen, Jorgensen, & Robbins, 1998).

Bicicleta de munte/mountain bike (MTB)

Bicicleta de munte (MTB) este construită pentru a rezista unor condiții dificile de utilizare. Există câteva elemente de identificare care personalizează bicicletele de munte: cadru robust; unele modele sunt echipate cu suspensii pe furca din față, iar altele cu suspensii pe cadru (cu cât traseele sunt mai tehnice și denivelate cu atât nevoia de suspensie este mai mare); în general ghidonul este plat; gențile/roțile au un diametru cuprins între 26-29 inci (în urmă cu câțiva ani marea majoritate a MTB au fost echipate cu genți de 26", în prezent cele mai populare modele sunt echipate cu 27,5" și 29"); anvelope late și nervuri accentuate; transmisia față a fost redusă, în ultimi ani, de la 3 pinioane la 1 pinion (numărul de dinți diferă semnificativ în funcție de tipul de utilizare a bicicletei); transmisia spate dispune de mai multe pinioane pentru bicicletele utilizate la urcare (până la 12 pinioane).

MTB asistate electric (eMTB sau pedelec)

Sunt asimilate bicicletei vehiculele cu pedalare asistată, echipate cu un motor electric auxiliar cu puterea nominală continuă mai mică sau egală cu 250 W, a cărui asistare este întreruptă atunci când ciclistul încetează să pedaleze sau este redusă progresiv pe măsură ce viteza vehiculului crește, fiind întreruptă complet înainte ca viteza vehiculului să atingă 25 km/h, precum și bicicletele cu motor, astfel cum sunt prevăzute în Regulamentul (UE) nr. 168/2013 (Portal Legislativ, 2020). Bicicleta de munte asistată electric, denumită în continuare eMTB, este o bicicletă cu un motor alimentat cu baterii care oferă posibilitatea biciclistului să aleagă nivelul de asistență, prin comutarea între diferite moduri, care se activează doar în măsura în care sunt acționate pedalele și se oprește când este atinsă viteza de 25 km/h (Rérat, 2021; Cherrington & Black, 2023).

Bicicleta de munte adaptată (aMTB)

Ciclismul montan adaptat (aMTB), denumit uneori „paraciclism off-road”, cuprinde o gamă largă de bicicliști care, de obicei, nu pot folosi o bicicletă de munte standard și au nevoie de echipamente și trasee adaptate pentru a se potrivi abilităților lor fizice, intelectuale, neurologice și senzoriale (Heil, 2024). Sunt disponibile diferite biciclete de munte adaptate, fiecare dintre acestea fiind concepută pentru a satisface nevoile specifice ale unui ciclist. Printre echipamentele adaptate deja existente se numără: handcycles, leg-cycles orizontale și biciclete tandem (Break the Boundary, 2024).

Ruta și traseul de MTB (mountain bike route/trail)

Traseele de ciclism montan se referă în mod fundamental la toate traseele autorizate de ciclism montan care rareori au un conținut de asfalt mai mare de 30% și includ trasee singletrail (trasee cu lățime îngustă care nu permit deplasarea în paralel a doi cicliști), drumuri forestiere

și poteci de munte (Lower Austria). Tipologia traseelor de MTB se prezintă astfel: cross-country (adesea sunt sub formă de circuit dar și liniare care combină traseele pe drumuri forestiere, poteci și unidireționale, pe anumite segmente pot include și niveluri de dificultate ridicate); downhill (trasee cu pante foarte abrupt, cu niveluri de dificultate ridicat și extrem, impune o viteză de rulare mare, abilități tehnice deosebite și utilizarea unei biciclete speciale); traseele din cadrul bike park și dirtpark (traseu relativ scurt cu multe sărituri, berme, rampe etc.); unidireționale/singletrack (trasee pe poteci înguste de diferite lățimi, adesea printre copaci) (Forestry and Land Scotland, 2024; CBI, 2022); trasee adaptive (traseele pentru MTB cu suprafața de rulare fără obstacole dificile, accesibile bicicliștilor care folosesc biciclete adaptate/în poziție culcat sau cu tracțiune manuală) (MTB Glossary, 2023). Traseele de tip singletrail se bucură de cea mai mare popularitate, din totalul tipurilor de trasee existente, fiind considerate ca importante și foarte importante în opinia utilizatorilor (Lotze, Stöhr, & Zimmermann, 2014).

Destinația de ciclism montan

Termenul de ***destinație de ciclism montan*** este utilizat în mod obișnuit pentru a identifica o comunitate sau un sistem de trasee care este suficient de distractiv, atractiv, interesant și unic pentru a atrage persoane din alte comunități, fie că este vorba de comunități din proximitate, din interiorul sau/și exteriorul unui stat (Carsten, 2023).

În literatura de specialitate (Ritchie & Hall, 2011; Goeft & Alder, 2009; Weed, 2007; Lamont, 2009), conceptul de destinații principale și secundare nu este întotdeauna abordat explicit cu referire exclusiv la cicloturismul montan, dar poate fi dedus din lucrările generale despre turism, cicloturism și recreere montană. Ritchie (2011), nu clasifică explicit destinațiile în principale și secundare, dar analizează structura itinerariilor și a traseelor subliniind importanța obiectivelor principale și a punctelor intermediare din perspectiva experienței cicloturistului; Goeft (2009) aduce în discuție infrastructura care conectează destinațiile, cercetează impactul cicloturismului montan și necesitatea de a structura traseele în jurul unor atracții primare (de exemplu, trasee de lungă distanță în zone montane); Weed (2007) abordează intersecția dintre cicloturism, ca parte a turismul sportiv, și obiectivele turistice, evidențiind ierarhizarea naturală a acestora; Lamont (2009) explorează legătura dintre ciclismul montan și turismul de aventură, subliniind importanța punctelor de interes primare și secundare. De regulă, aceste concepte sunt analizate în contextul turistic mai larg, aplicabile și ciclismului montan.

Transportul activ

Transportul activ (*activ travel*) include, pentru exemplificare, mersul pe jos, utilizarea scaunelor cu rotile, deplasarea cu bicicleta (inclusiv bicicletele electrice) și se referă la deplasările efectuate cu mijloace de transport care sunt propulsate integral sau parțial de forța umană, indiferent de scopul deplasării (Gov.Scotland, 2023). Conform aceluiași raport, deplasarea cu bicicleta, ca parte componentă a transportului activ, se află poziționată în partea superioară a ierarhiei transporturilor (fig. 2) și ar trebui să fie prioritizată în consecință. Astfel, este important ca strategiile privind deplasarea activă să conțină măsuri care să sprijine mersul pe jos și deplasarea cu bicicleta.

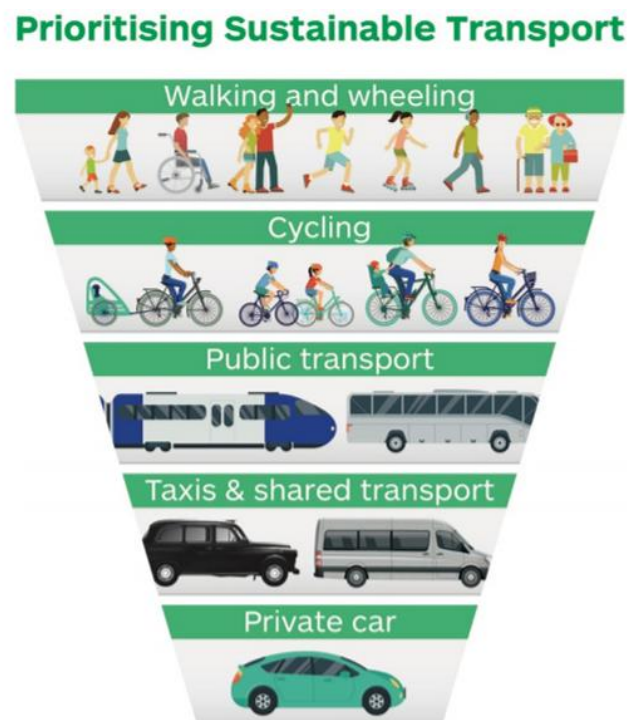


Fig. 2. Ierarhizarea modurilor de transport (Gov.Scotland, 2023)

2.2. Sisteme de clasificare a gradelor de dificultate pentru traseele de MTB

La nivel european nu există un sistem oficial standard de clasificare a gradelor de dificultate în ceea ce privește traseele de MTB. În 2020, în Europa nu doar că existau cel puțin 15 sisteme diferite de evaluare a traseelor de MTB, ci și procedul de atribuire a gradelor de dificultate nu evalua întotdeauna aceleași aspecte (IMBA, 2020). Cu toate acestea, în urma analizei literaturii de specialitate, a documentelor oficiale relevante și a ghidurilor de evaluare a gradelor de dificultate atribuite traseelor de MTB, metodologia prezintă numeroase aspecte comune. Elementele comune importante fac referire, în general, la existența celor trei clase de dificultate (albastru-ușor, roșu-intermediar și negru-difil) inspirate din gradele de dificultate

atribuite pârtiilor de schi alpin, dar și evaluarea din perspectiva lungimii, aspectului tehnic rugozitatea suprafeței de rulare.

Neconcordanța în atribuirea gradelor de dificultate în cadrul țărilor din Europa, chiar și între regiuni din aceeași țară (unele destinații folosesc propriile simboluri), poate crea confuzii în accesarea unui traseu care să corespundă nivelului de îndemânare al cicloturistului, adesea cu consecințe deosebit de grave. Așa cum reiese din fig. 3, actualele principale modalități de reprezentare a gradelor de dificultate, grefate pe International Trail Rating System (ITRS), prezintă un pastel și o varietate de simboluri.

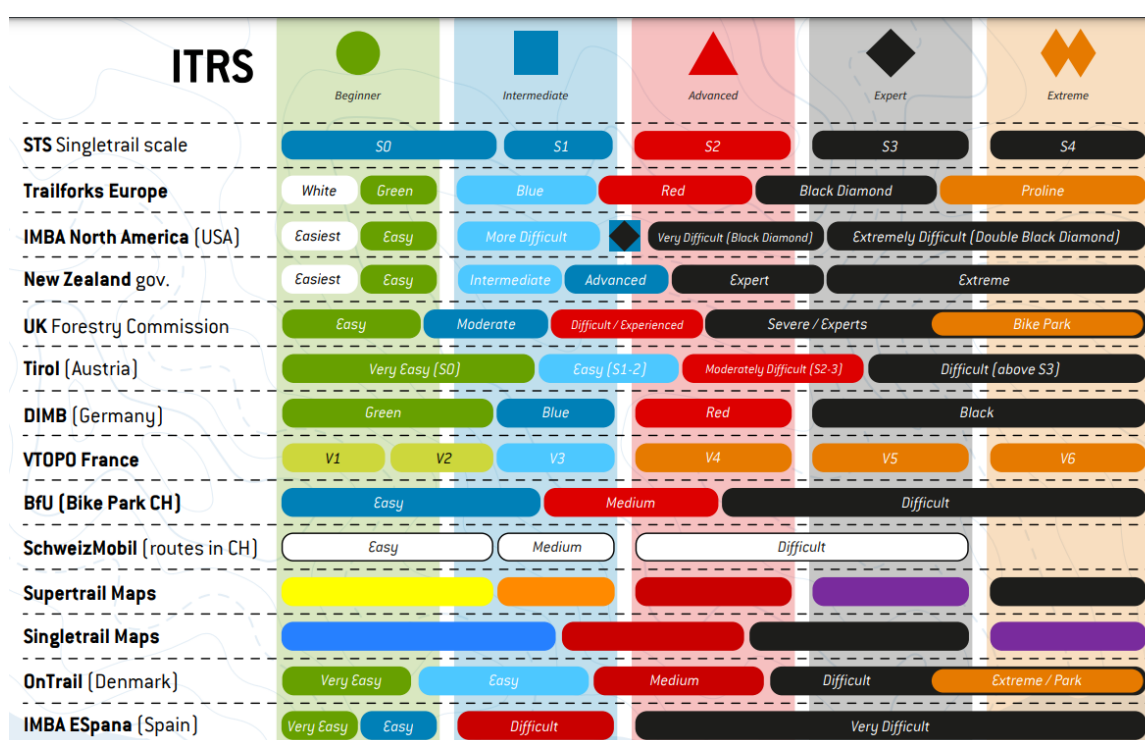


Fig. 3. Comparație aproximativă a ITRS cu principalele sisteme existente (Crumbach & Melchiori, 2023)

2.3. Potențiale beneficii ale ciclismului asociate cicloturismului

Cicloturismul în general și cicloturismul montan în speță, sprijină în mod direct realizarea mai multor ODD, prin următoarele contribuții specifice: sănătate și bunăstare (ODD 3) - îmbunătățește sănătatea fizică și mentală, reducând riscurile asociate stilului de viață sedentar, iar prin reducerea poluării aerului, contribuie la un mediu mai curat și la reducerea bolilor respiratorii; muncă decentă și dezvoltare economică (ODD 8) - generează oportunități economice locale, sprijinind micii întreprinzători și comunitățile prin servicii precum

închirierea de biciclete, ghidaj și cazări ecologice, contribuie la diversificarea turismului în zonele rurale și montane; comunități durabile (ODD 11) - sprijină dezvoltarea infrastructurii prietenoase pentru bicicliști, contribuind la mobilitate sustenabilă, stimulează regenerarea rurală prin promovarea unor destinații mai puțin accesate; consum și producție responsabilă (ODD 12) - încurajează un turism ecologic, cu un impact redus asupra mediului, favorizând un consum responsabil de resurse; acțiune climatică (ODD 13) - reduce emisiile de gaze cu efect de seră generate de transportul motorizat, contribuie la reducerea dependenței de combustibili fosili, fiind o alternativă ecologică și sustenabilă, ; viața pe Pământ (ODD 15) - promovează un turism cu impact redus asupra biodiversității, încurajând respectarea ariilor naturale protejate și conservarea ecosistemelor. Cicloturismul se pliază pe principiile turismului sustenabil și îmbină nevoile recreative cu responsabilitatea față de mediu și societate contribuind la dezvoltarea comunităților locale din perspectiva economică, socială și de mediu.

2.3.1. Potențiale beneficii economico-sociale

Din punct de vedere economic, înțelegerea valorii cicloturismului, implică o abordare a industriei de ciclism, ca întreg: producția de biciclete, piese de schimb și accesorii, vestimentație pentru cicliști, echipamente de protecție, infrastructura dedicată etc.

O privire de ansamblu asupra industriei producătoare de biciclete, piese și accesorii, la nivelul țărilor membre UE, relevă următoarea situație: 1000 de companii, majoritatea întreprinderi mici și mijlocii; cifra de afaceri a sectorului a fost de circa 21,2 miliarde EUR; întregul lanț valoric al ciclismului din Europa (care include producția, comerțul cu amănuntul, infrastructura pentru ciclism, turismul ciclist, logistica, serviciile de sharing etc.) este responsabil pentru 1,3 milioane de locuri de muncă, care în condiții optime de dezvoltare a sectorului privat și public, pot ajunge la 2 milioane până în 2030 (CONEBI, 2024).

Studiile au demonstrat că persoanele care călătoresc în mod activ (cu bicicleta sau/și pe jos) cheltuiesc mai mult în magazinele locale decât utilizatorii majorității celorlalte moduri de transport (Rajé & Saffrey, 2015). Mai mult, cicloturismul montan, considerat o facilitate de transport turistic, reprezintă o piață turistică valoroasă și în creștere, pe baza contribuțiilor la economiile turistice din comunitățile rurale, în special în satele tranzitate (Richard & Matthew, 2020; Lumsdon, 2010). Cicloturiștii vor cheltui într-o zonă rurală cel puțin la fel de mult ca alte tipuri de turiști (Sustrans, 1999).

Beneficiile pentru societate generate de ciclism și implicit de cicloturism se pot cuantifica și prin avantajele pe care le prezintă pentru sănătatea practicanților cât și prin monetizarea acestora cu impact asupra reducerii cheltuielilor pentru bugetele naționale de sănătate.

2.3.2. Potențiale beneficii environmentale

Dezvoltarea infrastructurii de cicloturism în ariile naturale protejate reprezintă un element esențial pentru prezervarea conservării biodiversității și contribuie la dezvoltarea economiei locale.

Dezvoltarea și promovarea deplasării cu bicicleta în scop utilitar și de recreere sunt deosebit de importante pentru mediul social și natural, ca parte a obiectivelor climatice. Astfel, mersul pe bicicletă este considerat ca o modalitate de deplasare sustenabilă și sănătoasă, contribuind semnificativ la procesul de decarbonizare a transportului, fiind totodată un principal instrument utilizat în atingerea obiectivului, țărilor membre UE, de reducere până în anul 2030, comparativ cu anul 1990, cu cel puțin 55% a emisiilor de gaze cu efect de seră (EUR-Lex, 2021) și de neutralitate climatică (poluare zero) până în 2050 (EUR-Lex, 2022) cu beneficii substanțiale în multe alte domenii.

Un studiu al Comisiei Europene a estimat la 800 miliarde EUR pe an externalități negative atribuite transportului rutier, în timp ce ciclismul produce externalități pozitive, doar pentru mediu, de peste 18 miliarde EUR (tabelul 10) la nivelul țărilor membre UE (ECF, 2016). Externalitățile pozitive ale ciclismului, pe toate palierele (mediu, social, economic etc.) sunt mult mai mari, însumând circa 182.5 miliarde EUR/an (ECF, 2018). Creșterea valorile de trafic cu bicicleta cu scopul reducerii externalităților negative ale transportului rutier motorizat, se impune ca o cerință sine qua non.

Așadar, potențialele beneficii economice, sociale și de sănătate la nivel de practicant și/sau societal atribuite ciclismului, rezultate în urma studiilor prezentate pot fi atribuite, într-o oarecare măsură, cicloturismului în general și cicloturismului de MTB în speță.

2.4. Vulnerabilitățile cicloturismului

Principalele vulnerabilități ale cicloturismului montan au fost identificate ca fiind infrastructura inadecvată, accidentele atribuite practicării acestei activități, aspectele controversate în ceea ce privește eMTB ca modalitate de deplasare sustenabilă, sezonalitatea relativ accentuată, potențialele conflicte între principalii utilizatori ai căilor de acces din mediul rural montan precum și aspecte legislative care nu țin cont de nevoile actuale într-o continuă evoluție a cicloturiștilor.

Prevederile legislative în vigoare, referitoare la modalitatea de exploatare a arealelor naturale montane, pot conduce la diversitatea și amploarea potențialelor conflicte. Astfel, activitățile în aer liber bazate pe dreptul de acces public pot cauza o utilizare excesivă și probleme de free-rider, precum și conflicte între proprietarii de terenuri și vizitatori (Saito, Mitsumata, Bergius, & Shimada, 2022).

3. Metodologie

3.1. Zona de studiu

Alegerea ca zonă de studiu a arealului PNA nu este întâmplătoare, ci este legată de controversele actuale referitor la dezvoltarea turismului în ariile protejate și existența unei vaste rețele de căi de acces, în interior și emergent, (conform administrației PNA, de circa 930 km) insuficient valorificate, aspecte care pot constitui fermentul unor demersuri direcționate spre vialitatea sustenabilă a teritoriului. Topografia variată a arealului face posibilă utilizarea unor căi de acces actuale și a unor viitoare trasee de cicloturism montan potrivite pentru toate tipurile de practicanți, de la cei mai puțini experimentați până la experți.

În cadrul teritoriilor administrate de PNA, comuna Gârda de Sus, cu focus pe arealul geografic Poiana Călineasa, împreună cu satele aparținătoare dispun de numeroase atracții și obiective turistice de referință aparținând cadrului natural. Totodată, patrimoniul cultural, material și imaterial, se identifică ca epicentru al obiceiurilor și tradițiilor moșilor. Prevalența alegerii ca areal de studiu, dintr-o perspectivă turistică, a fost determinată de înființarea Ecomuzeului Țara Moșilor.

Sub aspectul extrapolării rezultatelor studiilor prezentate în cadrul acestei lucrări, similitudinile identificate cu celelalte unități administrativ-teritoriale situate în arealul PNA justifică alegerea arealului geografic Poiana Călineasa, drept zonă de studiu referențială. Această selecție se fundamentează pe aspecte convergente precum: existența numeroaselor căi de acces insuficient valorificate (dar pretabile pentru parcurgerea cu bicicleta), excedentul de spațiu locativ și de produse agricole din gospodăriile localnicilor, nivelurile relativ ridicate de pauperizare pe anumite segmente ale populației, caracteristicile demografice comparabile, precum și nevoia stringentă de implementare a formelor de turism compatibile cu prezervarea mediului natural. Totodată, potențialul strategic al arealului Poiana Călineasa de a funcționa ca hub central pentru cicloturismul montan în regiunea PNA conferă acestei zone o importanță deosebită în contextul dezvoltării acestei importante forme de turism la nivel regional.

Parcul Natural Apuseni este situat în vestul României, în partea central-nord-vestică a Munților Apuseni, teritoriu imbricat pe masivele Bihor la sud și Vlădeasa la nord, pe teritoriul administrativ a trei județe (Cluj 40%, Bihor 32%, Alba 28%), cu o suprafață de 76064 ha pe teritoriul administrativ a 16 comune, integral 53 localități și trei sate de vacanță (Boga, Fântânele și Vârtop) (PNA, 2024). Așezările au preponderent o structură răsfirată, iar în total aproximativ 10 000 de persoane trăiesc în limitele PNA (Imecs, Mathe, & Kohan, 2022).

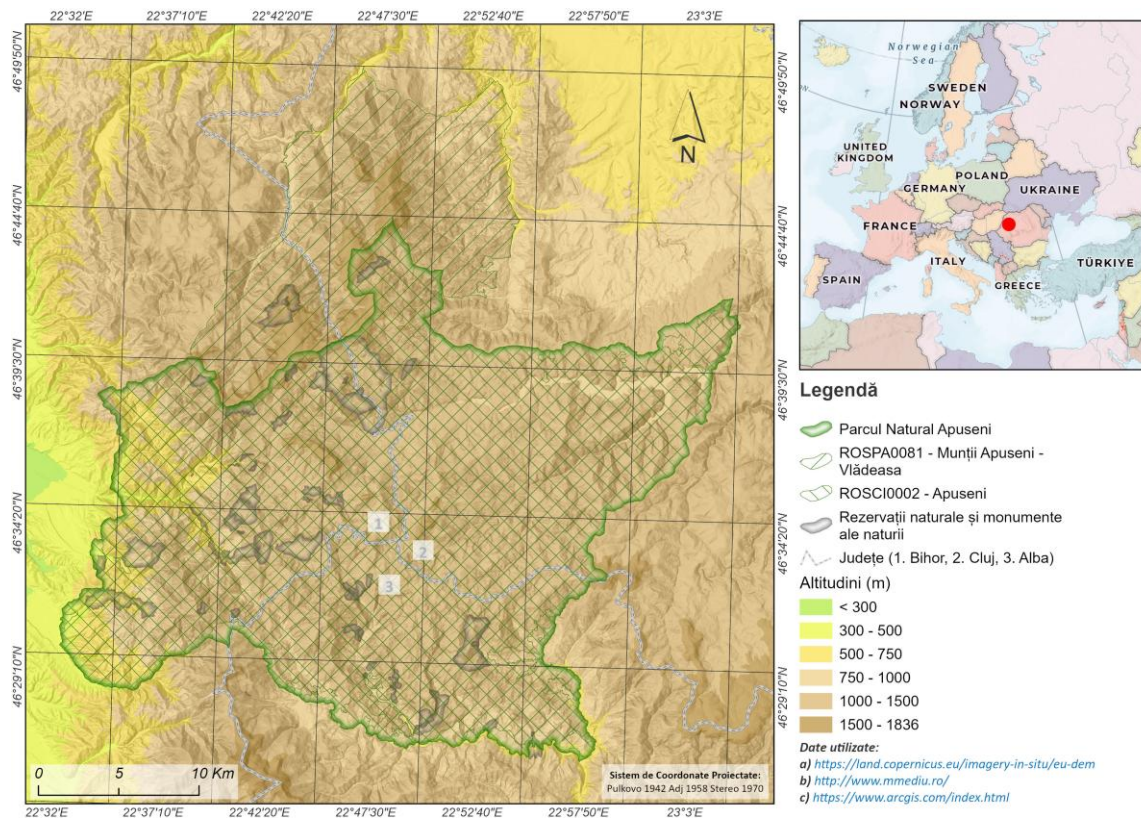


Fig. 4. Reprezentare geografică a arealul analizat (PNA)

3.2. Analiza sistematică a literaturi de specialitate

Analiza sistematică a literaturii de specialitate în vederea identificării lucrărilor relevante pentru tema abordată s-a realizat prin accesarea Web of Science Core Collection (WoSCC), Scopus, EBSCO. Criteriile de selecție au inclus exclusiv publicații în limba engleză, fără aplicarea unor restricții temporare.

În contextul procesului de selecție a literaturii s-a aplicat modelul Prisma, care permite analiza standardizată și riguroasă a fluxului informațional, reducând riscul de bias metodologic (Moher, Liberati, Tetzlaff, & Altman, 2009). În cadrul bazelor de date academice (ex. WoSCC), pe primul palier de interes, șirul de căutare utilizând cuvintele cheie "mountain bike tourism" a generat 102 lucrări, cu prioritate articole de cercetare (55); pentru a surprinde o arie de interes lărgită s-a utilizat "mountain bike" rezultând un număr de 616 lucrări, din care 432 articole de cercetare. Al doilea palier de interes este reprezentat de identificarea lucrărilor care analizează teme conexe precum metode de cercetare în turism și implicit în cicloturismul montan, analiza tematică, accidente în ciclismul montan etc. Ulterior procesului de identificare s-a realizat prin eliminarea duplicatelor și includerea în lista finală a lucrărilor pe criteriu de relevanță.

În plus strategia a cuprins acțiuni de căutare dincolo de bazele de date academice cu scopul de a include surse de informare furnizate de instituții relevante, asociații și cluburi de ciclism/cicloturism, baza de date Eurostat și ale Institutului Național de Statistică (INNS Tempo Online), Strategii de Dezvoltare Locală (cu accent pe componenta de turism), etc. De asemenea, pentru a asigura o acoperire cuprinzătoare a cercetărilor recente, s-a accesat bazele de date ale unor edituri științifice (Elsevier, Taylor & Francis, Springer, PubMed etc.), siteurile web ale unor universități care au în portofoliu reviste în care se analizează activitățile outdoor, planuri de management ale ariilor protejate, strategii de implementare a infrastructurilor de ciclism.

3.3. Structura cercetării

Modalitatea de triangulare a datelor, ca metodologie a cercetării, consolidează constatările calitative prin demonstrarea convergenței surselor independente aglutinând conceptele de coroborare și validare (Decrop, 1999). În vederea creionării unui imagini cât mai clare a mediului de cicloturism montan, cercetare în ansamblu a urmărit triangularea datelor, integrând o abordare mixtă prin combinarea metodelor cantitative și calitative cu metoda observației.

3.3.1. Colectarea datelor

Tabelul 1. Principalele surse utilizate în procesul de colectare a datelor

| |
|---|
| Surse primare |
| Respondenții la chestionar (cicloturiști) |
| Cicloturiștii experți (practicanți cu vechime de cel puțin 10 ani) intervievați |
| Membrii familiilor din cadrul gospodăriilor analizate |
| Observații directe pe teren |
| Surse secundare |
| Statistici INS și Eurostat |
| Documente strategice locale și regionale |
| Planul de management PNA |
| Studii relevante în literatura de specialitate |
| Master-plan-uri și Strategii de dezvoltare a cicloturismului |
| Surse geospațiale |
| Baze de date cartografice |
| Ortofotoplanuri |
| Track-uri GPS |

3.3.2. Tehnici și mijloace de lucru

Chestionarul

Ca prim instrument de lucru utilizat a fost utilizat chestionarul online (Google Forms), care a fost deschis spre completare pentru perioada de timp 4 mai – 6 iunie 2023, cu 29 itemi,

fiind validate 185 de răspunsuri. Pentru a colecta informații socio-demografice ale respondenților (vârstă, sex/gen, categorie profesională și nivel de educație) și o parte din informații care identifică profilul respondenților (respect față de mediu, conștientizarea existenței conflictelor și cunoașterea modalităților de gestionare a acestora), au fost utilizate întrebări închise. Această metodă a permis colectarea sistematică de date privind profilul, motivațiile și comportamentul cicloturiștilor în mediul montan. Abordarea transversală a facilitat analiza descriptivă și inferențială a caracteristicilor specifice acestui segment de turism activ, în concordanță cu studii din cadrul literaturii academice. Astfel, studiul realizat de Newland și Robertson (2018) analizează aspecte legate de percepția turiștilor în contextul unui eveniment sportiv de mountain bike, iar din punct de vedere al caracteristicilor demografice ale eșantionului, cercetarea include respondenți cu o vârstă medie de 42,2 ani, cu o deviație standard (SD) de 11,63 (Newland & Robertson , 2018).

Ghidul de interviu

Un al doilea instrument de lucru utilizat a fost ghidul de interviu prin tehnica interviului semistrukturat (Rotariu & Iluț, 1997), al cărui scop a constat în identifica obiceiurile (patternuri) de comportament și consum în materie de cicloturism montan, precum și de a înțelege mai bine care sunt elementele importante constitutive, ale unei infrastructuri dedicate, considerate ca fiind de calitate superioară sau dimpotrivă, obstacole cu caracter restrictiv.

În vederea identificării preferințelor cicloturiștilor montani în materie de infrastructură dedicată, a fost aplicate 15 interviuri semistrukturate (Anexa 1), fiecare cu o durată de 40 și 60 de minute, realizate față în față prin înregistrarea respondenților cu un reportofon și online prin intermediul aplicației Zoom, apoi redactarea verbatim în format electronic și/sau pe suport de hârtie. Interviuurile (realizate cu consimțământul prealabil al tuturor participanților) au urmat un protocol de întrebări deschise menite să încurajeze respondenții să urmeze o abordare narativă colocvială fără filtre (exemplu: nu există răspunsuri greșite, spuneți primele idei care vă vin în minte, împărtășiți cu glas tare experiențele voastre). Cercetarea s-a focusat pe practicanții de cicloturism montan de tip cross-country. Interviuurile au fost realizate în intervalul de timp septembrie 2024-ianuarie 2025, cu cicloturiști montani cu o practică de minimum 8 ani (cei mai mulți dintre ei având o practică de peste 10 ani), care acoperă o pregătire profesională diversă: cadre didactice universitare, manageri în vânzări, programator IT, expert în problemele mediului din cadrul administrației locale, manager bike shop, manager magazin articole sportive, jurist etc. Solicitarea de participare la interviu a fost făcută către un număr de 16 persoane din care au acceptat 15. Nivelul ridicat de acceptare arată interesul crescut, cu predilecție spre domeniul cercetării, cu scopul ameliorării mediului de cicloturism montan.

Întrebările au fost formulate și structurate pentru a acoperii cinci aspecte principale de analiză, raportate la obiectivele și ipotezele de cercetare ale lucrării (fig 5).

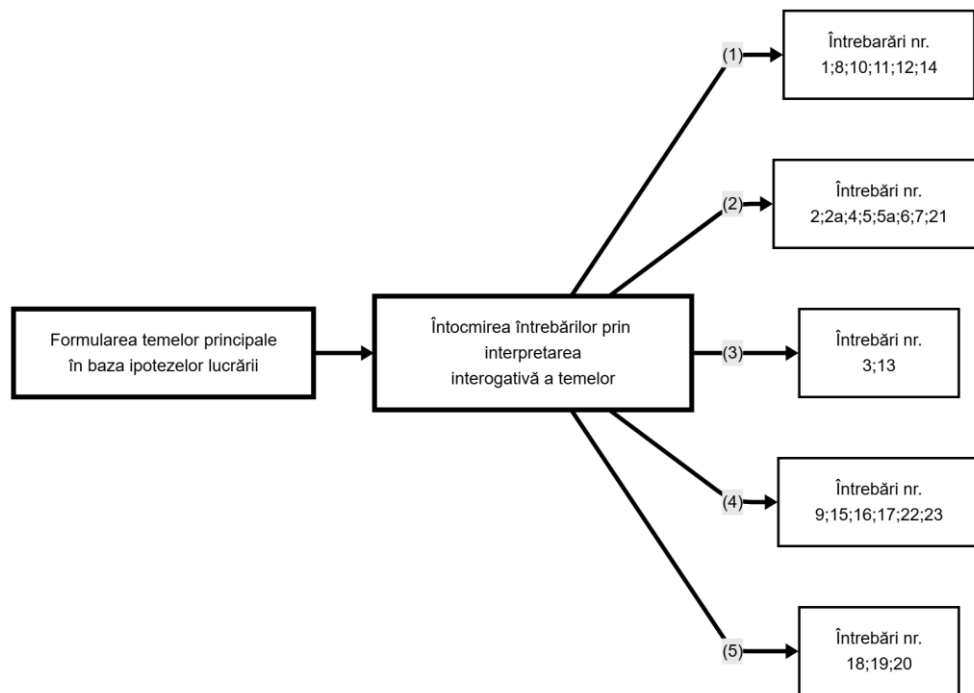


Fig. 5. Fluxul de lucru aferent concepării întrebărilor din cadrul interviului

(1) Experiența cicloturistică și dimensiunea psiho-emoțională cuprind întrebări care permit surprinderea trăirilor, emoțiilor și percepțiilor asociate cicloturismului montan; (2) Aspectele legate de preferințele tehnice și caracteristicile traseelor au fost obținute prin formularea de întrebări centrate pe preferințele justificate ale practicanților referitoare la configurația rutelor și traseelor; (3-4) Tipologia cicloturistică și aspectele logistice și organizatorice sunt explorate prin obținerea de răspunsuri la întrebări care urmăresc înțelegerea modului prin care respondenții își organizează și planifică călătoriile în scop de cicloturism și integrează deplasarea cu MTB în viața cotidiană; (5) Dimensiunea economică a cicloturismului este surprinsă prin formularea întrebărilor specifice comportamentului de consum și de cuantificare a bugetelor alocate serviciilor accesate. Remarcăm faptul că unele întrebări prezintă caracteristici transversale, putând fi imbricate pe mai multe aspecte analizate.

În partea finală a interviului, s-au abordat subiecte legate de stabilirea priorităților pe potecile înguste de utilitate comună, precum și aspecte privind definirea destinațiilor cicloturistice în categorii de destinații principale și secundare. De asemenea, s-a discutat despre influența prognozei meteo asupra deciziei de a parcurge un traseu cicloturistic, cu accent exclusiv pe prognoza meteo și nu pe condițiile meteorologice efective din ziua efectuării

traseului. Respondentul a fost încurajat să propună noi criterii de evaluare în funcție de importanța acordată și atribuirea de noi criterii pentru fiecare grad de dificultate în parte.

3.3.3. Eșantionarea

În cadrul acestei lucrări procesul de eșantionare este fundamentat pe elemente de eșantionare probabilistice și neprobabilistice (Ahmed, 2024) și s-a realizat etapizat, cuprinzând metode clar stabilite atât în ce privește cercetarea calitativă cât și cantitativă (fig.6).

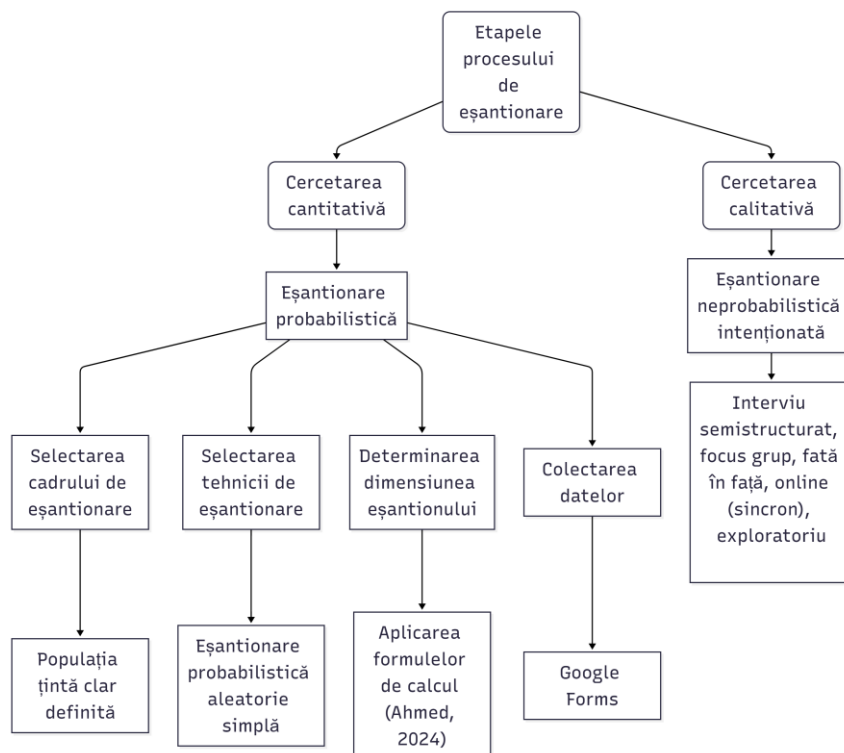


Fig.6. Etapele procesului de eșantionare în cercetarea calitativă și cantitativă

Determinarea dimensiunii eșantionului reprezintă o componentă importantă a cercetării (Douglas, 1990), iar aplicarea formulei corecte determină reprezentativitatea eșantionului și minimizează eroarea (Rodríguez & González, 2014).

3.3.4. Analiza datelor

3.3.4.1. Analiza tematică

Analiza calitativă a datelor, în contextul acestei lucrări, s-a realizat prin aplicarea metodei analizei tematice, având la bază varianta sistematizată de Braun și Clark (2008) și care cuprinde șase etape principale evidențiate în tabelul 2.

Tabelul 2. Etapele procesului de analiză tematică

| Etapa 1 |
|---------|
|---------|

Familiarizarea cu datele

Transcrierea datelor oferite de respondenți, citirea și recitirea datelor, notarea primelor impresii idei.

Generarea unei osaturi a procesului de analiză tematică

Etapa 2

Identificarea principalelor teme

Identificarea aspectelor relevante din datele furnizate de respondenți

Evidențierea caracteristicilor interesante ale datelor într-un mod sistematic prin organizarea datelor în grupuri semnificative

Analiza continuă pentru a rafina specificul fiecărei teme, atribuirea unor denumiri clare pentru fiecare temă.

Formularea temelor în raport cu ipotezele de cercetare

Validarea temelor prin matricea de corespondență între ipoteze și teme

Evaluarea corespondențelor între temele identificate și ipotezele de cercetare prin analiză matriceală

Etapa 3

Identificarea temelor secundare pentru fiecare temă principală

Se analizează întrebările și răspunsurile aferente, se identifică posibile pattern-uri de răspuns și se propun temele secundare, se rafinează temele secundare apoi se identifică posibile subteme emergente.

Identificarea relațiilor între teme prin matricea de corespondență

Examinarea aprofundată a relațiilor dintre principalele teme:
evidențierea unor relații cheie, demonstrarea caracterului complex și interconectat.

Etapa 4

Identificarea pattern-urilor comune și divergente

Identificarea elementelor asupra cărora respondenții manifestă consens (pattern-uri comune) versus aspectele unde există diferențe semnificative de opinie.

Etapa 5

Sistemul de codare pentru răspunsuri

Reprezintă o punte metodologică între datele prelucrate până la acest punct și interpretările teoretice ulterioare.

Elaborarea structurii sistemului de codare include analiza tematică anterioară, ca fundament pentru dezvoltarea codurilor relevante, care să permită identificarea și clasificarea eficientă a răspunsurilor.

Colectarea datelor relevante pentru fiecare cod.

Evidențierea manifestărilor codurilor în datele colectate.

Aplicarea codurilor pe text

Selectarea unor răspunsuri reprezentative pentru fiecare temă principală; aplicarea sistemului de codare dezvoltat în etapa anterioară și identificarea pattern-urilor și relațiilor dintre coduri.

Etapa 6

Validarea relațiilor între coduri, teme, subteme și ipoteze

Analiza integrată a relațiilor multiple dintre codurile identificate și validarea unor ipoteze ale cercetării.

Analiza finală a extraselor selectate, raportarea analizei la ipotezele de cercetare.

3.3.4.2. Analiza cantitativă

Această importantă etapă a cercetării necesită o abordare duală. Pe de o parte, vor fi supuse analizei o serie de date furnizate prin intermediul interviului, iar pe de altă parte, datele obținute în urma aplicării chestionarului. În ceea ce privește analiza datelor obținute în urma

aplicării interviurilor, o parte importantă a fost supuse analizei tematice în cadrul analizei calitative, iar o altă parte a datelor va fi analizată din punct de vedere cantitativ. În acest context, procesul de analiză debutează cu abordare sistematică pentru codarea și analiza tematică dintr-o perspectivă cantitativă, ulterior datele furnizate din componenta cantitativă a interviului (întrebările închise) au fost analizate prin intermediul statisticilor descriptive (medie, mediană, deviația standard, varianța). Datele reprezintă răspunsurile, pe o scală Likerd de la 1 (acord minim) la 5 (acord maxim), la întrebările (1-6) închise din cadrul interviului (Anexa 1).

3.4. Indicele Potențial de Conflict (*The Potential for Conflict Index - PCI*)

Calculul PCI (Manfredo, Vaske, & Teel, 2003) facilitează înțelegerea și aplicarea constatărilor după cum urmează: transmite simultan informații despre tendința centrală, dispersia și forma unei distribuții; utilizează o prezentare grafică, ceea ce permite asimilarea facilă a rezultatelor cercetării; plasează rezultatele în contextul preocupărilor manageriale, cum ar fi identificarea zonelor de dezacord între părțile interesate, cuantificarea potențialului de conflict privind deciziile de gestionare a resurselor. Această abordare minimizează efortul necesar pentru procesarea informațiilor și îmbunătățește înțelegerea unor concepte complexe, cum ar fi motivațiile, atitudinile și normele în domenii precum petrecerea timpului liber, dimensiunile umane și resursele naturale (Vaske, Beaman, Barreto, & Shelby, 2010).

A fost necesară o scală de 7 puncte pentru a determina nivelul de conflict (de la complet inexistent la major). În acest sens, au fost create scenarii pentru a prezenta apariția conflictelor potențiale având ca ținte bicicliștii montani în timpul întâlnirilor cu părțile implicate: bicicliști montani și excursioniști, utilizatori de ATV-uri, rezidenți, lucrători forestieri, proprietari de terenuri, ciobani, animale sălbatice.

PCI a fost utilizat pentru a stabili gradul de acceptare a acțiunilor de management pentru atenuarea potențialelor conflicte. În acest context, a fost utilizată o scală ordonată în 7 puncte (-3, dezacord total; 0, neutru ; 3, acord total) (Manfredo, Vaske, & Teel, 2003).

$$PCI = \left[1 - \left| \frac{\sum_{i=1}^{n_a} |X_a|}{X_t} - \frac{\sum_{i=1}^{n_u} |X_u|}{X_t} \right| \right] \times \frac{X_t}{Z} \quad (1)$$

PCI= Potential for Conflict Index

X_a = scorul „acceptabil” al unei persoane (de exemplu, 1, 2 sau 3);

n_a = toate persoanele cu scoruri acceptabile;

X_u = scorul „inacceptabil” al unei persoane (de exemplu, -1, -2 sau -3);

n_u = toate persoanele cu scoruri inacceptabile;

Z = suma maximă posibilă a tuturor punctajelor = $n \times$ punctaj extrem (de exemplu, $Z = 3n$);

n = numărul total de subiecți;

unde:

$$X_t = \sum_{i=1}^{n_a} |X_a| + \sum_{i=1}^{n_u} |X_u| \quad (2)$$

Metodologia PCI oferă o măsură standardizată care variază de la 0 (consens total) la 1 (potențial maxim de conflict). Cel mai mare potențial de conflict ($PCI = 1$) a apărut atunci când răspunsurile au fost împărțite în mod egal între cele două valori extreme ale scalei (de exemplu, 50% foarte inacceptabil și 50% foarte acceptabil); o distribuție de 100% în oricare dintre punctele scalei de răspuns a dus la un ($PCI = 0$) și a sugerat un potențial de conflict minim (Vaske, Beaman, Barreto, & Shelby, 2010). Pentru analiza datelor au fost utilizate statistici descriptive: scorul mediu (SM), mediana, modul, abaterea standard (SD), varianța, skewness, kurtosis. Pentru analiza statistică a datelor binare (Da/Nu), am utilizat valoarea 1 pentru „Da” și 0 pentru „Nu”, apoi am aplicat formule de calcul standard.

3.5. Metodologia de identificare și analiză a gospodăriilor în vederea stabilirii preabilității acestora de a desfășura activități turistice

În procesul de identificare a gospodăriilor preabile a fi introduse în circuitul turistic ca structură de primire turistică (SPT) cu funcție de cazare și alimentație publică (puncte gastronomice locale), într-o primă fază au fost elaborate o serie de criterii eliminatorii. Astfel, aspecte precum arhitectura imobilelor (casa de locuit și anexele), curățenia exterioară și interioară, poziționarea față de căile de acces (a tuturor căilor de acces identificate indiferent de importanța și rolul/funcția acestora), au fost determinante. De asemenea, a fost luată în calcul atitudinea membrilor familiei aparținând gospodăriei analizate, față de turismul din zonă și implicit față de turiști, precum și existența excedentului de spațiu locativ și de produse agricole, timp disponibil din partea membrilor familiei pentru activitatea de agroturism.

În urma aplicării criteriilor eliminatorii, 12 gospodării au fost analizate în vederea introducerii în circuitul turistic. 8 gospodării sunt situate în perimetrul administrativ al UAT Gârda de Sus (teritorii grefate pe PNA), iar 4 gospodării sunt situate în afara teritoriilor administrate de PNA, din care 2 gospodării sunt situate într-o oarecare proximitate a arealului analizat (localitatea Rogojel, comuna Săcuieu). Ulterior, aplicând metodologia de analiză și comparând valorile indicatorilor fiecărei gospodării cu indicatorii gospodăriei de referință au fost selectate în total 6 gospodării. În ceea ce privește decizia pertinentă de a analiza gospodării

din afara teritoriilor PNA, vine în contextul conectivității destinațiilor, care derivă din specificul activității de cicloturism montan, aceea de a acoperii zone relativ întinse prin deplasarea cu bicicleta în scop de recreere.

Contextul lucrării de față nu permite un nivel ridicat de detaliere a informațiilor în ceea ce privește relevarea rezultatelor tuturor gospodăriilor analizate. Astfel, s-a recurs la prezentarea detaliată a rezultatelor obținute în urma analizei gospodăriei considerate relevante și totodată un exemplu de bună practică. Fundamentul metodologic care a stat la baza analizei exploatației agricole este Metodologia Elaborării Proiectului de Amenajare Agroturistică a unei Exploatații Agricole (Pastor, 2006).

3.6. Poziția particulară a autorului dintr-o perspectivă emică

Analiza abordează o perspectivă emică (din interiorul grupului de practicanți) cu scopul de a surprinde semnificațiile, sensurile subiective atribuite experienței, așa cum sunt acestea formulate de respondenți. În opinia lui Jennings (2010), abordarea emică, axată pe punctul de vedere al celor direct implicați în fenomenul studiat, este preferată în abordarea interpretativă (Jennings, 2010). Evident, cu implicare redusă în interviuarea respondenților și ulterior reducerea semnificativă a subiectivismului pentru a evita interpretarea părtinitoare (Moularde & Weaver, 2016).

Prezenta cercetare este marcată de postura duală a autorului în calitate de cercetător și practicant activ al cicloturismului montan.

Pasiunea pentru ciclismul montan și integrarea de lungă durată în comunitatea practicanților au constituit atât sursa motivațională a demersului de cercetare, cât și un factor determinant în conturarea întrebărilor în cadrul analizei cantitative și calitative. Poziția de membru al comunității studiate a facilitat procesul de selecție a respondenților, oferind acces privilegiat atât la structuri organizaționale formale și informale (cluburi, asociații), cât și la membrii grupului de apartenență în ceea ce privește practicarea activităților de recreere outdoor.

4. Rezultate

4.1. Analiza și interpretarea datelor calitative și cantitative

4.1.1. Analiză tematică aprofundată și sistematică

În contextul acestei lucrări, analiza tematică ca metodă de interpretare sistematică a datelor calitative, permite identificarea, organizarea și înțelegerea principalelor pattern-uri din setul de date analizate, obținute în urma aplicării interviului. Pentru a facilita o mai bună înțelegere a rezultatelor cercetării, temele principale sunt grupate și iterate în această secțiune: T (1) Experiența cicloturistică montană și dimensiunea psiho-emoțională (EV); T (2) Preferințe tehnice și caracteristici trasee (TI); T (3) Tipologia cicloturistică montană (TP); T (4) Aspecte logistice și organizatorice (LO); T (5) Dimensiunea economică și impactul local (EI).

4.1.1.1. Identificarea temelor secundare pentru fiecare temă principală

Experiența cicloturistică și dimensiunea psiho-emoțională (T1)

În baza răspunsurilor la întrebările aferente (T1) s-au identificat un număr de patru subteme și o serie de subteme emergente fiecărei subteme (fig 7).

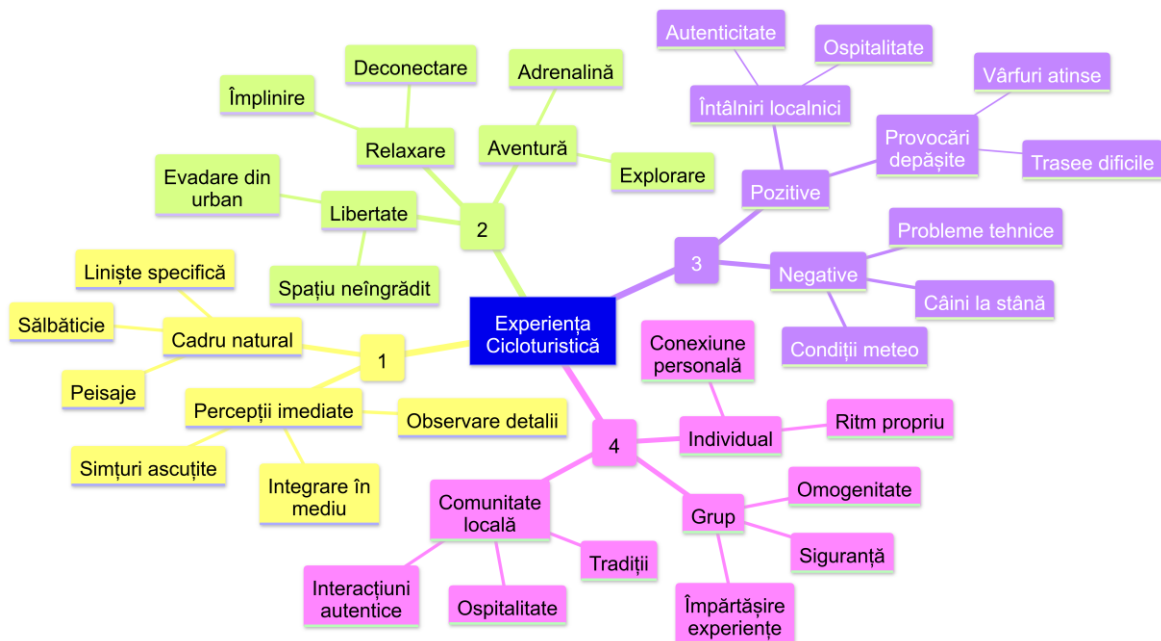


Fig.7. Subtemele și subteme emergente aferente (T1)

(1) Conexiunea cu natura și mediul montan: sentiment profund de conectare cu natura, percepție accentuată a mediului înconjurător, aprecierea liniștii și peisajelor;

(2) Stări emoționale dominante: libertate, relaxare și deconectare de la viața cotidiană urbană, sentiment de împlinire, aventură prin explorare și adrenalină;

(3) Experiențe memorabile pozitive: interacțiuni autentice cu localnicii, depășirea provocărilor personale, descoperirea de locuri noi. Experiențe memorabile negative: întâlniri cu câinii la stână, provocări meteorologice, dificultăți tehnice și fizice;

(4) Dimensiunea socială: importanța unui grup omogen, preferințe pentru pedalat individual și în grup, interacțiune cu membrii comunității locale.

Preferințe tehnice și caracteristici trasee (T2)

Analiza răspunsurilor aferente pentru tema (T2), relevă cinci subteme care reflectă preferințele cicloturiștilor montani și evidențiază importanța adaptabilității traseelor la diferite nevoi și contexte (fig. 8).

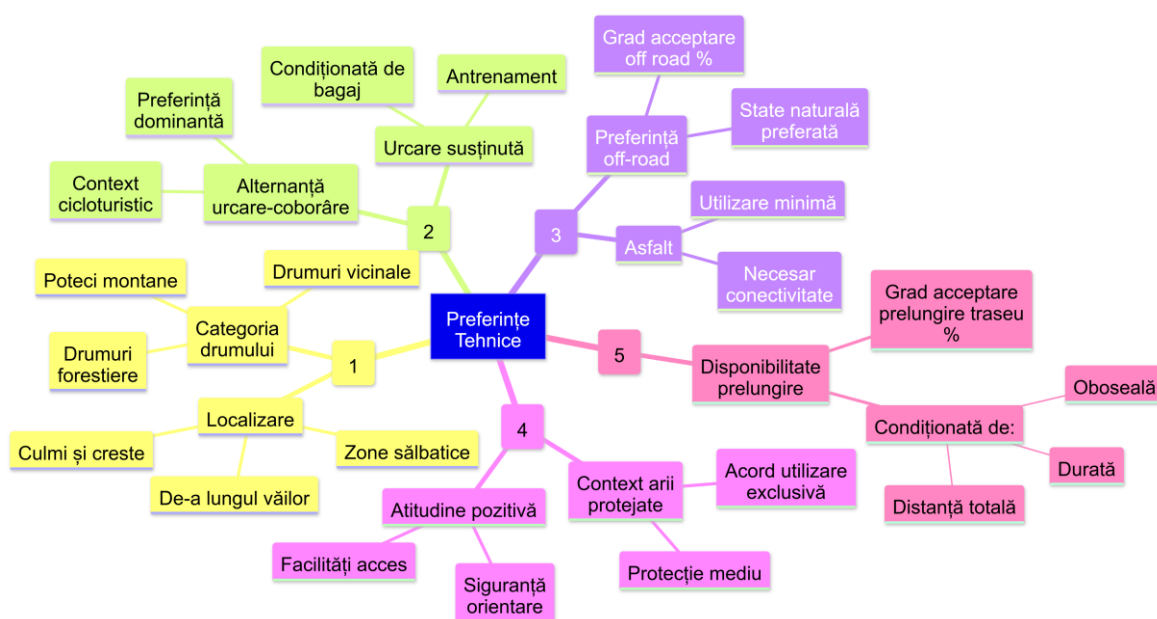


Fig.8. Subteme și subteme emergente aferente (T2)

(1) Tipologie trasee: preferință dominantă pentru trasee pe culmi/creste și drumuri forestiere, valorizarea zonelor sălbatice și izolate, importanța diversității tipurilor de traseu;

(2) Profilul traseu: preferință majoritară pentru alternanța urcare-coborâre, alegerea profilului longitudinal și distanța este influențată cu prioritate de durata deplasării, prezența și greutatea bagajelor precum și de condiția fizică a practicantului;

(3) Suprafață rulare: preferință accentuată pentru off-road, suprafețe neamenajate (așa cum se prezintă în stare naturală), în stare naturală, suprafețele asfaltate sunt acceptate doar pentru conectivitate și retragere de pe traseu;

(4) Trasee predefinite: acceptare în contextul ariilor protejate, condiționat de aspecte precum diversitate și număr suficient, configurări tehnice adecvate pentru toate categoriile de practicanți, acces la obiectivele turistice;

(5) Flexibilitate traseu: disponibilitate de prelungire pentru off-road/neasfaltat, factorii limitativi care sunt influențați de gradul de oboseală, durata totală a călătoriei, condițiile meteo și starea tehnică a bicicletei.

Tipologia cicloturistică (T3)

În urma analizei detaliate a răspunsurilor la întrebările aferente temei principale (T3) au fost identificate patru direcții principale care caracterizează comportamentul și experiența cicloturistică, fiecare fiind integrate în subteme specifice (fig. 9). Clasificarea prezentată mai jos evidențiază modul în care cicloturismul se integrează în viața practicanților, precum și factorii care influențează această integrare.

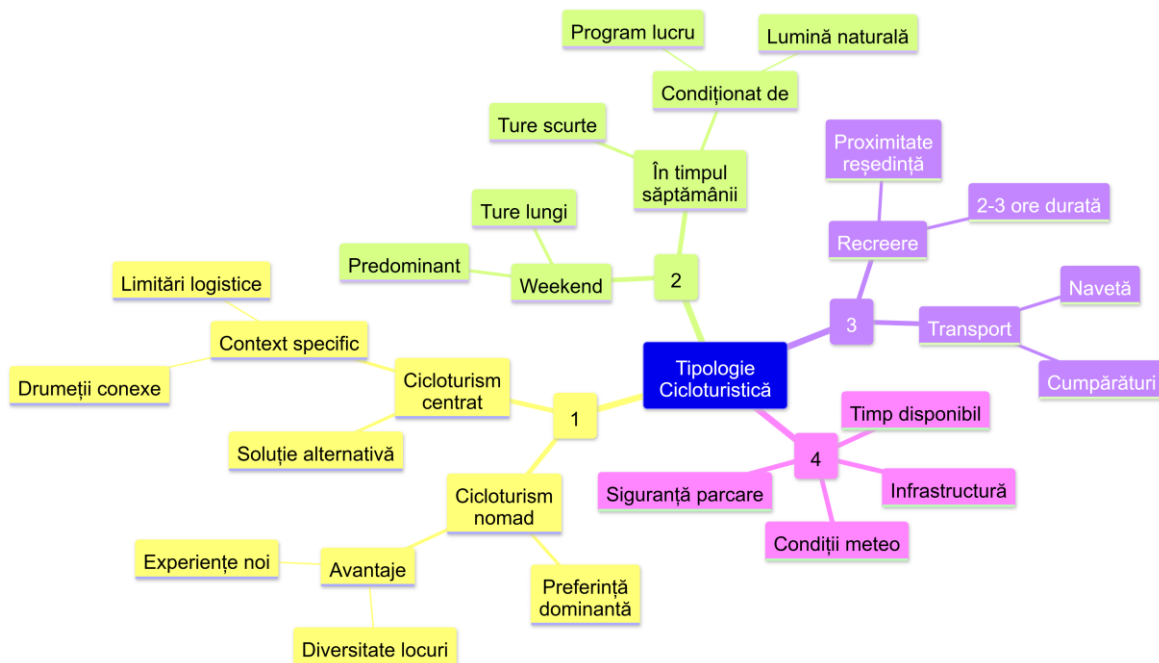


Fig.9. Subteme și subteme emergente aferente (T3)

(1) Pattern-uri de organizare: preferință puternică pentru cicloturism nomad în timp ce cicloturism centrat este abordat ca alternativă, combinare cu alte activități;

(2) Frecvența practicării: focus pe weekend, utilizare limitată în timpul săptămânii, dependență de factori temporali;

(3) Integrare în viața cotidiană: utilizare recreațională predominantă, transport alternativ pentru unii practicanți, adaptare la context urban/rural;

(4) Constrângeri și limitări: program de lucru, infrastructură inadecvată, securitate, sezonabilitate.

Aspecte logistice și organizatorice (T4)

În cadrul analizei tematice centrate pe aspectele logistice și organizatorice ale ciclaturismului, s-au evidențiat trei subteme principale (fig. 10). Analiza detaliată a acestor subteme oferă o imagine bine definită asupra modului în care ciclaturiștii își structurează activitățile, gestionează deplasările, interacționează cu serviciile locale de cazare și facilitățile asociate, oferă aspecte legate de informarea înainte și după efectuarea drumeției precum și aspecte legate de monitorizarea traseului.

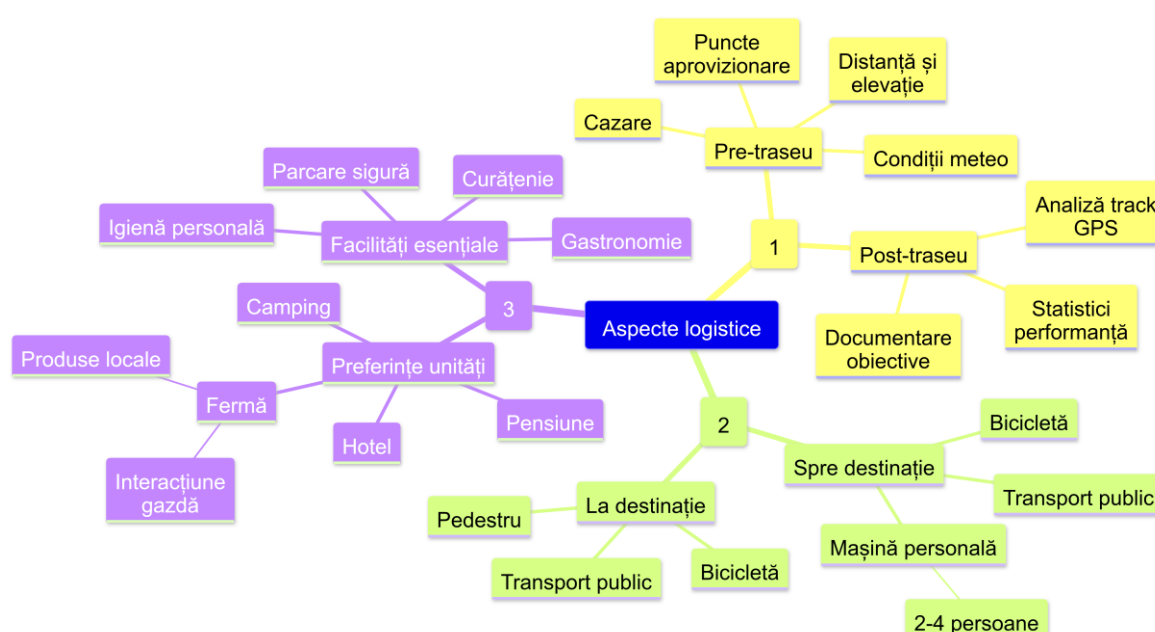


Fig.10. Subteme și subteme emergente aferente (T4)

(1) Informare și planificare: pregătire traseu din perspectiva criteriilor distanță, dificultate, puncte cheie sau puncte forte/de disconfort, documentare ante sau post-traseu, monitorizare și analiză.

(2) Transport și deplasare: preferință mașină personală spre destinație, deplasare nemotorizată la destinație, organizare grup (2-4 persoane).

(3) Cazare și facilități: preferință pentru unități tradiționale/autentice, importanța interacțiunii cu gazda, ierarhie facilități bazată pe context.

Dimensiunea economică (T5)

În analiza dimensiunii economice a ciclaturismului, cercetarea a evidențiat trei subteme distincte (fig. 11) care oferă o perspectivă detaliată asupra comportamentului economic al

cicloturiștilor și a impactului acestora asupra economiilor locale. Aceste subteme dezvăluie pattern-uri specifice de cheltuieli și consum, demonstrând o dinamică complexă între durata activității cicloturistice, preferințele de cazare și interacțiunea cu economia locală. Analiza acestor subteme permite înțelegerea modului în care cicloturiștii își gestionează resursele financiare și a felului în care aceștia contribuie la dezvoltarea economică a destinațiilor vizitate.



Fig.11. Subteme și subteme emergente aferente (T5)

(1) Cheltuieli alimentare: diferențiere clară între excursii de o zi și cele cu înnoptare, creșterea dependenței de produse locale odată cu durata șederii, buget influențat de disponibilitatea serviciilor.

(2) Cheltuieli cazare: buget mediu consistent între respondenți, variații bazate pe tipul de unitate preferată, camping ca alternativă economică.

(3) Pattern-uri de consum: adaptabilitate la context local, preferință pentru produse și servicii locale, evoluție temporală a comportamentului de consum

Cicloturismul montan prezintă anumite particularități, în sensul că, unele segmente sau în întregul lor, traseele montane nu traversează localități sau lipsesc posibilitățile de achiziție a produselor alimentare și chiar sursele de alimentare cu apă potabilă. În atări condiții, planificarea detaliilor referitoare la parcurgerea traseului necesită o atenție deosebită și recomandările nemijlocite ale practicanților cu experiență. Forma de cicloturism montan analizată în această lucrare are numeroase aspecte imbricate cicloturismului montan de

aventură. Planificarea traseelor propuse, cu o durată de mai multe zile, ține cont de prezența surselor de alimentare (hrană și apă), cu prioritate în forma de desfășurare nomadă.

4.1.1.2. Matricea de corespondență între teme

Examinarea aprofundată a relațiilor dintre principalele teme permite evidențierea unor relații cheie, demonstrează caracterul complex și interconectat al fenomenului cicloturistic montan, relevând tot odată, modul în care diferitele aspecte ale acestuia se influențează și se potențează reciproc. Astfel, între principalele teme s-au identificat următoarele relații cheie: experiența influențează preferințele tehnice și stilul de practicare, tipologia impactează aspectele logistice și pattern-urile de consum, preferințele tehnice și logistica influențează dimensiunea economică (Fig.12).

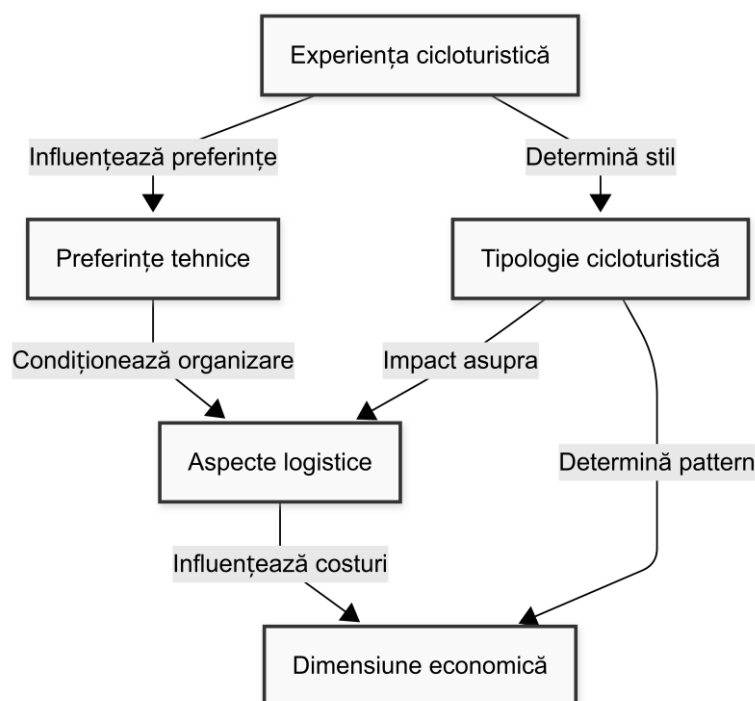


Fig.12. Matricea de relații între teme

4.1.1.3. Identificarea pattern-urilor comune și divergente

În procesul de analiză tematică, o etapă esențială a constat în identificarea pattern-urilor comune și divergente, cu implicații directe în verificarea unor ipoteze ale cercetării. Inițial, această analiză a evidențiat un prim set de pattern-uri care reflectă atât elementele comune, cât și diferențele comportamentale și preferențiale, din perspectiva cicloturiștilor montani. Astfel, s-au conturat trei pattern-uri comune dominante: preferința accentuată pentru mediul natural și traseele neamenajate, tendința de creștere a procentului de consum local proporțional cu durata șederii și valorizarea constantă a interacțiunii cu comunitatea locală. În paralel, analiza a

reliefa, pe alocuri cu accente semnificative, trei pattern-uri divergente: variabilitatea comportamentului de informare pre și post traseu, diferențierea comportamentului de consum în turele de o zi și, cu o intensitate mai redusă, diversitatea preferințelor pentru deplasare la destinație. Ulterior, acest set inițial de pattern-uri a fost supus unui proces de rafinare și aprofundare, conducând la o taxonomie mai nuanțată și comprehensivă a caracteristicilor, detaliată într-o manieră structurată în tabelul 3.

Tabelul 3. Pattern-uri comportamentale comune și divergente

| Pattern-uri comune | |
|--|---|
| 1. Preferințe cazare | Fermă agroturistică/gază, ca primă opțiune. Valorizarea interacțiunii cu gazda. Aprecierea produselor locale. |
| 2. Comportament mediu | Preferințe trasee neamenajate, așa cum se prezintă în stare naturală. Respect pentru natură. Evitarea impactului negativ asupra mediului natural. |
| 3. Consum local | Creșterea progresivă a duratei șederii influențează consumul de produse locale. Disponibilitate mărită pentru consumul de produse tradiționale. Suport pentru economia locală |
| Pattern-uri divergente | |
| 1. Informare și planificare | |
| 2. Preferințe pentru deplasarea la destinație | |
| 3. Buget alocat pentru masa în turele/călătoriile de o zi | |

4.1.1.4. Sistemul de codare pentru răspunsuri

Sistemul de codare propus (Tabelul. 4) reprezintă o punte metodologică între datele prelucrate până la acest punct și interpretările teoretice ulterioare. Structura sistemului de codare acoperă toate temele principale identificate anterior și are ca scop verificarea sistemică a ipotezelor cercetării. Această dimensiune analitică oferă capacitatea de a facilita aprofundarea pattern-urilor comportamentale, atât cele comune cât și divergente, a relațiilor dintre diferitele dimensiuni interconectate ale cicloturismului montan, cu potențial pentru dezvoltarea durabilă a zonelor montane rurale situate în zone naturale protejate.

Tabelul 4. Sistemul de coduri și subcoduri aferente răspunsurilor

| | |
|---|---|
| Coduri Experiență și Valori (EV) | |
| Conexiune natură (EV1) | Percepție senzorială (EV1.1) |
| | Sentiment de integrare (EV1.2) |
| | Apreciere estetică/peisagistică (EV1.3) |
| Comportament eco-responsabil (EV2) | Atitudini environmentale (EV2.1) |
| | Acțiuni concrete (EV2.2) |
| | Participare activă (EV2.3) |
| Interacțiuni comunitate (EV3) | Relații cu localnicii (EV3.1) |
| | Dinamică grup (EV3.2) |
| | Valori sociale (EV3.3) |
| Trăiri și motivații (EV4) | Stări emoționale (EV4.1) |

| | |
|--|---|
| | Motivații personale (EV4.2) |
| | Dezvoltare personală (EV4.3) |
| Coduri Tehnice și Infrastructură (TI) | |
| Preferințe traseu (TI1) | Suprafață rulare (TI1.1) Configurație traseu (TI1.2) |
| Utilizare căi neamenajate (TI2) | Tipologie căi (TI2.1) Adaptabilitate (TI2.2) |
| Impact infrastructură (TI3) | Accesibilitate (TI3.1) Dezvoltare locală (TI3.2) |
| Necesități tehnice (TI4) | Siguranță (TI4.1) Întreținere (TI4.2) |
| Coduri Tipologie și Practică (TP) | |
| Stil cicloturistic (TP1) | Cicloturism nomad (TP1.1) Cicloturism centrat (TP1.2) Caracteristici preferențiale (TP1.3) |
| Frecvență practică (TP2) | Temporalitate (TP2.1) Durată (TP2.2) Constanță (TP2.3) |
| Integrare viață cotidiană (PT3) | Utilizare multifuncțională (TP3.1) Echilibru activități (TP3.2) Stil de viață (TP3.3) |
| Pattern-uri comportamentale (TP4) | Organizare (TP4.1) Adaptare context (TP4.2) Comportament social (TP4.3) |
| Coduri Logistică și Organizare (LO) | |
| Planificare traseu (LO1) | Informare prealabilă (LO1.1) Traseu itinerar (LO1.2) Pregătire echipament (LO1.3) |
| Transport și deplasare (LO2) | Către destinație (LO2.1) La destinație (LO2.2) Logistică transport (LO2.3) |
| Cazare și facilități (LO3) | Tipuri unități (LO3.1) Facilități necesare (LO3.2) Organizare sejur (LO3.3) |
| Informare și monitorizare (LO4) | Pre-traseu (LO4.1) În traseu (LO4.2) Post-traseu (LO4.3) |
| Coduri Economic și Impact Local (EI) | |
| Utilizare servicii locale (EI1) | Cazare (EI1.1) Alimentație publică (EI1.2) Servicii conexe (EI1.3) |
| Consum produse locale (EI2) | Produse alimentare (EI2.1) Suveniruri și produse artizanale (EI2.2) Pattern achiziții (EI2.3) |
| Pattern-uri cheltuieli (EI3) | Buget alocat (EI3.1) Disponibilitate plată (EI3.2) Sezonalitate (EI3.3) |
| Impact comunitate (EI4) | Beneficii economice directe (EI4.1) Efecte indirecte (EI4.2) Sustenabilitate (EI4.3) |

Structura detaliată pentru *Coduri Experiență și Valori (EV)* permite organizarea sistematică a răspunsurilor, evaluarea pertinentă a relațiilor dintre cicloturism cu mediul natural și comunitatea locală oferind instrumentarul metodologic necesar pentru înțelegerea motivațiilor profunde și a impactului personal al experienței cicloturistice asupra participanților.

Pentru a depăși perspectiva pur experiențială, *Coduri Tehnice și Infrastructură (TI)* reprezintă un pilon esențial în vederea facilitării înțelegerii fenomenului cicloturismului montan. Elaborarea setului de coduri pentru această dimensiune permite identificarea și cartografierea detaliată a interacțiunii dintre cicloturiști și infrastructura căilor de acces existentă, precum și a preferințelor specifice în ceea ce privește suprafața de rulare, amenajările tehnice și echipamentele utilizate.

Surprinderea eterogenității cicloturismului montan impune elaborarea unui set de coduri care vizează dimensiunea practicii acestei forme de turism. În acest sens *Coduri Tipologie și Practică (TP)* permite clasificarea tipurilor de practicare, cu accent pe formele nomad, centrat sau mixt, oferind o taxonomie a acestei activități.

Aspectele logistice și de organizare sunt esențiale în procesul de planificare, alegerea mijloacelor de transport, selecția unităților de cazare și gestionarea informațiilor, influențând semnificativ modul de desfășurare și experiențele asociate cicloturismului montan. Pentru a cartografia această dimensiune s-a elaborat structura detaliată *Coduri Logistică și Organizare (LO)*, care permite analiza proceselor de planificare și organizare, relevând strategiile exprimate de cicloturiști în pregătirea și desfășurarea activităților specifice în acest sens.

Din perspectiva dezvoltării durabile a comunității locale, interacțiunile economice dintre cicloturiști și comunitățile gazdă, pattern-urile de consum și impactul economic generat, reprezintă elemente esențiale pentru înțelegerea rolului cicloturismului ca posibil vector de dezvoltare locală. Pentru a analiza această dimensiune complexă, setul specific *Coduri Economic și Impact Local (EI)* permite analiza pattern-urilor de consum și cheltuieli, evaluarea sistemică a impactului economic direct și indirect, înțelegerea modului de valorificare a resurselor locale, precum și identificarea potențialului de dezvoltare locală prin evidențierea oportunităților de elaborare a unor strategii de dezvoltare adaptate specificului local, dintr-o perspectivă cicloturistică.

4.1.1.5. Aplicarea codurilor pe text/răspunsuri

Această etapă de analiză impune următoarea abordare metodologică sistemică: selectarea unor răspunsuri reprezentative pentru fiecare temă principală; aplicarea sistemului de codare dezvoltat în etapa anterioară și identificarea pattern-urilor și relațiilor dintre coduri.

În cadrul acestei lucrări în variantă rezumată este prezentată cu titlu demonstrativ un exemplu de aplicare a codurilor pe text (T2 pentru TI).

Selectarea unor răspunsuri reprezentative pentru (T2) cu codul (TI) s-a realizat prin exemplificarea procesului de codare pentru răspunsurile la întrebările: (Î2), (Î2a), (Î4), (Î6), (Î7), (Î5) și (5a).

Tabelul 5. Codarea detaliată pentru Coduri Tehnice și Infrastructură (TI)

| Cod | Subcod | Fragment relevant și comentarii |
|------------|--------------|---|
| | | <i>„Poteci cât mai puțin atinse de intervențiile oamenilor, în locuri cât mai sălbatice. Sigur, abordarea unor astfel de trasee vine adesea și cu multe obstacole de genul copaci căzuți, ceea ce influențează mult ritmul de înaintare, cu bicicleta devine complicat în sensul în care trebuie tratată ca pe un bagaj. Pe de altă parte prefer, o trecere prin toate elementele de infrastructură, o trecerea prin mai multe locuri (sate izolate) care fiecare în parte au farmecul lor. În ceea ce privește preferințe în alegerea traseelor care prezintă o oricare susținută sau alternanța urcare-coborâre, nu am un răspuns general valabil. Depinde cum este gândită tura, dacă am bagaj mare, de regulă prefer cât mai puține ruperi de ritm, adică prefer să nu fie alternanță urcare-coborâre. Pe de altă parte aduce și o oarecare monotonie, în sensul că urcarea pare să nu se mai termine. Dar în cazul turelor mai scurte sau cu mai mulți participanți, e bine venită alternanța urcare coborâre. De obicei destinația dictează preferințele în acest sens. Dacă zona Apusenilor este luată ca exemplu, are o anumită notorietate în ceea ce privește fragmentarea, chiar dacă altitudinile nu sunt mari, aceste alternanțe fac să fie tura super dificilă, uneori. În consecință greutatea bagajului contează mult în această ecuație (schimbă centrul de masă ceea ce e mai complicat).” (R4)</i> |
| TI1 | TI1.1 | <i>„Poteci cât mai puțin atinse de intervențiile oamenilor”</i> evidențiază factori contextuali care influențează preferințele. |
| | TI1.2 | Nuanțarea preferinței: <i>„depinde cum este gândită tura”</i> , denotă flexibilitate contextuală privind urcarea susținută și alternanța urcare-coborâre. |
| TI2 | TI2.1 | <i>„Poteci”, „locuri cât mai sălbatice”</i> reflectă o înțelegere nuanțată a compromisurilor implicate în alegerea traseelor. |
| | TI2.2 | <i>„Bicicleta trebuie tratată ca pe un bagaj”, „copaci căzuți”</i> descrie explicit provocările tehnice ale traseelor neamenajate și adaptare la obstacole naturale. |
| TI3 | TI3.1 | <i>„O trecere prin toate elementele de infrastructură”, „sate izolate”</i> oferă o perspectivă echilibrată între provocare tehnică și experiență culturală. |
| | TI3.2 | Implicit în preferința de a traversa comunitățile locale izolate. |
| TI4 | TI4.1 | Considerații legate de dificultate: <i>„alternanțele fac să fie tura super dificilă”</i> |
| | TI4.2 | Mențiunea <i>„obstacole de genul copaci căzuți”</i> relevă acceptarea stării naturale a traseelor |
| EV1 | EV1.3 | Aprecierea estetică <i>„Sate izolate care fiecare în parte au farmecul lor”</i> . |
| | | <i>„În parcurgerea unui traseu de o zi prefer urcarea susținută, deoarece implică un efort fizic mai mare, este parte care îmi place și mă motivează cel mai mult în momentul de față este urcarea, intră în categoria antrenamentului. În abordarea unui traseu de cicloturism care implică mai multe zile, alternanța urcărilor cu coborârea este de dorit, în ceea ce mă privește.” (R7)</i> |
| TI1 | TI1.2 | Diferențiere clară între preferințe pentru trasee de o zi (<i>„urcarea susținută”</i>) și trasee de mai multe zile (<i>„alternanța urcărilor cu coborârea”</i>), reflectă o abordare strategică, nu doar preferențială, a configurării traseului. |
| TI2 | TI2.2 | Implicit în adaptarea preferințelor în funcție de durata traseului |
| TI4 | TI4.1 | Implicit în considerațiile despre efortul fizic și durabilitatea acestuia |
| TP2 | TP2.2 | Durata prin diferențierea explicită între <i>„traseu de o zi”</i> și <i>„traseu de cicloturism care implică mai multe zile”</i> |
| EV4 | EV4.2 | Motivațiile personale sunt relevate prin <i>„Este partea care îmi place și mă motivează cel mai mult”</i> . |

| | | |
|---|---|--|
| EV4.3 | <i>„Intră în categoria antrenamentului” - valorizarea dezvoltării capacităților fizice din perspectiva dezvoltării personale.</i> | |
| <i>„Prefer suprafețele off road, în proporție de 100%, nu mergem pe asfalt deloc, doar când chiar nu avem altă variantă.” (R12)</i> | | |
| TI1 | TI1.1 | Preferință categorică pentru off-road: <i>„100%, nu mergem pe asfalt deloc”</i> . |
| | TI1.2 | Explicit în exclusivitatea preferinței pentru off-road, indică existența unui segment de cicloturiști pentru care suprafața de rulare este criteriu absolut. |
| TI2 | TI2.1 | Preferința exclusivă pentru căi neasfaltate, arată poziționarea clară în spectrul de preferințe în favoarea traseelor neasfaltate. |
| | TI2.2 | Excepția menționată: <i>„doar când chiar nu avem altă variantă”</i> adaptare forțată. |
| TI3 | TI3.2 | Preferința pentru valorificarea exclusivă a căilor neasfaltate existente asociată dezvoltării locale, stabilește un standard maximal pentru valorificarea căilor neasfaltate. |
| EV2 | EV2.1 | Atitudini environmentale prin preferința clar exprimată pentru trasee așa cum se prezintă în stare naturală. |
| <i>„Pe cea mai mare suprafață a traseului suprafața de rulare să se prezinte așa cum este în stare naturală, amenajările să fie minime și doar acolo unde se consideră că ele ar contribui la siguranța celor care parcurg traseele respective (zone expuse, abrupturi etc.). Să nu se intervină pe cea mai mare parte a suprafeței de rulare.” (R1)</i> | | |
| TI1 | TI1.1 | Preferință clară pentru suprafețe neamenajate: <i>„să se prezinte așa cum este în stare naturală”</i> . |
| | TI1.2 | Configurație traseu, referință implicită la <i>„zone expuse, abrupturi”</i> . |
| TI2 | TI2.1 | Tipologie căi, preferința accentuată pentru suprafață de rulare în stare naturală, neamenajate. |
| | TI2.2 | Acceptarea unor intervenții minime, doar acolo unde se impune. |
| TI3 | TI3.2 | Sugestia limitării intervențiilor asupra traseelor la minimum necesar. Propune un standard clar pentru dezvoltarea infrastructurii cicloturistice, grefat pe dezvoltarea locală. |
| TI4 | TI4.1 | Acceptarea amenajărilor doar pentru siguranță: <i>„doar acolo unde se consideră că ele ar contribui la siguranța”</i> , stabilind criterii obiective pentru justificarea intervențiilor. |
| | TI4.2 | Aspectul întreținere, prin preferința pentru intervenții minime. |
| EV2 | EV2.1 | Atitudini environmentale prin dorința de păstrare a caracterului natural. |
| <i>„Sunt dispus să prelungesc traseul, în condiții normale de deplasare, cu maximum 30%, doar să mă deplasez pe off road. Discuția necesită câteva explicații. Evident distanța, gradul de oboseală influențează semnificativ acest procent, reducând-ul la zero în condițiile în care durata deplasării s-a prelungit mai mult decât a fost planificată inițial și intervine gradul de oboseală. Să nu vorbim în km, avem traseu din punctul A în punctul B, traseu de o zi, dacă mă deplasez pe off road fac 8 ore iar dacă merg și scurtez pe suprafață asfaltată fac 6 ore, în aceste condiții prefer, fără nici o rezervă cel de 8 ore pe off road. În schimb dacă vorbim de un traseu de 12 ore, atunci îl prefer pe cel de 10 ore, care poate implica și suprafață asfaltată. Altfel spus, într-o zi lungă de vară, targetul meu este 10 ore să dureze tura, din care 2 ore pauză și 8 ore pedalat, peste această durată de timp aleg varianta cea mai scurtă de traseu, dacă există, chiar dacă trebuie să mă deplasez pe asfalt. Când îmi planific un traseu de MTB, componenta peisaj contează mai mult, iar suprafața de rulare contează mai puțin.” (R10)</i> | | |
| TI1 | TI1.1 | Preferință pentru off-road, dar contextualizată: <i>„maximum 30%”</i> . |
| | TI1.2 | Stabilește un prag temporal clar pentru decizii privind durata optimă: <i>„targetul meu este 10 ore”</i> . |
| TI2 | TI2.1 | Preferință pentru off-road în limitele duratei acceptabile. |
| | TI2.2 | Flexibilitate bazată pe factori contextuali: <i>„gradul de oboseală influențează semnificativ”</i> . |
| TI3 | TI3.1 | Evidențiază ierarhia factorilor în alegerea traseului, optimizare în funcție de durată și oboseală. |

| | | |
|--|--------------|---|
| LO1 | LO1.1 | Informare prealabilă prin planificare atentă a duratei și rutei, reflectă o abordare strategică, nu doar preferențială, a alegerii traseului. |
| | LO1.2 | Considerarea alternativelor în funcție de condiții. |
| EV1 | EV1.3 | Aprecieri estetice: „componenta peisaj contează mai mult”. |
| <p>„Abordând perspectiva din nevoia de administrare a unui parc natural, consider că este o ipoteză firească de a desfășura acest tip de activitate doar pe trasee predefinite. Răspunsul se împarte în două. Obișnuit fiind cu realitatea așa spune că nu ar trebui să existe nici o restricție, în privința traseelor alese. Dacă așa privi cu alți ochi, al unui obișnuit cu cicloturismul în parcuri naționale/naturale de prin Italia, Austria, Franța etc. așa pune altfel problema. Deplasarea ar trebui să se facă doar pe trasee predefinite, pentru că doar așa am contribui și noi practicanții la validarea acestei încercări de reglementare a cicloturismului. Este foarte important cum sunt alese respectivele trasee, pentru că dacă alegerea lor este bine gândită cu suport tehnic necesar, toate părțile/locațiile interesante de pe teritoriile administrate de PNA, ar urma să fie acoperite. Există anumite zone (ex. zone de liniște și zone cu interdicție de acces în anumite perioade ale anului) care ar trebui să se înțeleagă că e nevoie să fie lăsate la o parte, tocmai pentru că trebuie și sălbăticia să ocupe un spațiu.” (R1)</p> | | |
| TII | TII.2 | Considerații pentru acoperirea comprehensivă sub aspectul configurației traseului: „toate părțile/locațiile interesante... ar urma să fie acoperite”. |
| TI3 | TI3.1 | Preocupare pentru accesul la puncte de interes prin trasee predefinite în ariile naturale protejate. |
| | TI3.2 | Propune o perspectivă evolutivă prin comparație cu modele europene: „Italia, Austria, Franța”. |
| TI4 | TI4.1 | Siguranță, implicit în conceptul de trasee predefinite. |
| | TI4.2 | „alegerea lor este bine gândită cu suport tehnic necesar”. |
| EV2 | EV2.1 | Atitudini environmentale prin recunoașterea necesității zonelor de liniște. |
| | EV2.2 | Acțiuni concrete prin disponibilitatea de a respecta restricții: „trebuie și sălbăticia să ocupe un spațiu”. |
| | EV2.3 | Participare activă, „doar așa am contribui și noi practicanții la validarea acestei încercări de reglementare”. |

4.1.2. Analiza și interpretarea datelor cantitative

Abordare sistematică pentru codarea și analiza tematică începe cu o analiză cantitativă descriptivă pentru întrebările direct relevante pentru ipotezele de cercetare, urmărind frecvența codurilor principale și pattern-urile dominante (tabelele 6, 7, 8, 9).

Tabelul 6. Analiza cantitativă a frecvenței codurilor pentru Ipoteza 1

| | |
|---|--|
| Frecvența codurilor EV2 (Comportament eco-responsabil) pentru (Î5a) | |
| Acord în ceea ce privește utilizarea exclusivă a traseelor marcate în arii protejate | |
| Acord total: 8 respondenți (53.3%) | |
| Acord condiționat: 5 respondenți (33.3%) | |
| Acord parțial: 1 respondenți (6.7%) | |
| Fără acord: 1 respondent (6.7%) | |
| Principalele motivații în vederea acordului | |
| Protecția mediului: 10 mențiuni (66.7%) | |
| Siguranță/orientare: 6 mențiuni (40.0%) | |
| Accesibilitate obiective: 4 mențiuni (26.7%) | |
| Măsură necesară în arii protejate: 9 mențiuni (60.0%) | |
| Frecvența codurilor TII (Preferințe traseu) pentru (Î4) | |
| Preferințe pentru suprafețe de rulare: | |
| 80-100% off-road: 9 respondenți (60.0%) | |
| 60-79% off-road: 5 respondenți (33.3%) | |

| |
|--|
| 50% off-road: 1 respondenți (6.7%) |
| <50% off-road: 0 respondenți (0.0%) |
| Principalele motivații pentru preferința off-road |
| Conexiune cu natura: 8 mențiuni (53.3%) |
| Experiență autentică: 6 mențiuni (40.0%) |
| Provocare tehnică: 5 mențiuni (33.3%) |
| Diversitatea peisajului: 7 mențiuni (46.7%) |
| Evitarea traficului: 4 mențiuni (26.7%) |

Analiza datelor cantitative relevate în tabelul de mai jos furnizează dovezi concludente în sprijinul ipotezei 2 referitoare la eficiența economică a gospodăriilor în contextul cicloturismului montan.

Tabelul 7. Analiza cantitativă a frecvenței codurilor pentru Ipoteza 2

| |
|---|
| Frecvența codurilor EI1 (Utilizare servicii locale) pentru (Î16) |
| Prima preferință pentru unități de cazare |
| Fermă agroturistică/gazdă: 10 respondenți (66.7%) |
| Camping: 3 respondenți (20.0%) |
| Pensiune: 1 respondenți (6.7%) |
| Hotel: 1 respondenți (6.7%) |
| Punctaj total acumulat (ponderea relativă a fiecărui criteriu în scorul total) |
| Fermă agroturistică/gazdă: 53 puncte (35,33%) |
| Camping: 36 puncte (24%) |
| Pensiune: 38 puncte (25,33%) |
| Hotel: 23 puncte (15,33%) |
| Principalele motivații pentru preferințe cazare |
| Interacțiune cu gazda: 11 mențiuni (73,3%) |
| Autenticitate experiență 9 mențiuni (60%) |
| Gastronomie locală: 8 mențiuni (53,3%) |
| Proximitate natură: 6 mențiuni (40%) |
| Confort/facilități: 3 mențiuni (20%) |
| Frecvența codurilor EI2 (Consum produse locale) pentru (Î18) și (Î19) |
| Consum produse locale în excursii de o zi |
| 80-100% local: 4 respondenți (26,7%) |
| 50-79% local: 4 respondenți (26,7%) |
| 30-49% local: 2 respondenți (13,3%) |
| 0-29% local: 5 respondenți (33,3%) |
| Consum produse locale în excursii cu înoptare (cicloturism) |
| 80-100% local: 8 respondenți (53,3%) |
| 50-79% local: 5 respondenți (33,3%) |
| 30-49% local: 2 respondenți (13,3%) |
| 0-29% local: 0 respondenți (0%) |
| Evoluția consumului local după două zile |
| Creștere la 100%: 10 respondenți (66,7%) |
| Creștere parțial: 3 respondenți (20%) |
| Rămâne constant 2 respondenți (13,3%) |
| Nu este specificat: 0 respondenți (0%) |

Informațiile relevate în tabelul 30 oferă suport consistent pentru ipoteza 3, referitoare la potențialul de valorificare a căilor de acces neamenajate în dezvoltarea cicloturismului montan.

Tabelul 8. Analiza cantitativă a frecvenței codurilor pentru Ipoteza 3

| Frecvența codurilor TI2 (Utilizare căi neamenajate) pentru (Î6) | |
|---|------------------------|
| Preferințe pentru suprafața de rulare | |
| Neamenajată (stare naturală): | 13 respondenți (86,7%) |
| Parțial amenajată: | 1 respondent (6,7%) |
| Amenajată (pietruită/pavată): | 1 respondent (6,7%) |
| Motivații pentru preferința suprafeței de rulare neamenajată (în stare naturală) | |
| Experiență autentică: | 9 mențiuni (60%) |
| Provocare tehnică: | 7 mențiuni (46,7%) |
| Impact redus asupra mediului: | 8 mențiuni (53,3%) |
| Integrare în peisaj: | 6 mențiuni (40%) |
| Acceptarea unor amenajări minime | |
| Da, doar pentru siguranță: | 8 respondenți (53.3%) |
| Da, pentru confort: | 2 respondenți (13.3%) |
| Nu, deloc: | 3 respondenți (20.0%) |
| Nu specifică: | 2 respondenți (13.3%) |
| Frecvența codurilor TI2 (Utilizare căi neamenajate) pentru (Î7) | |
| Disponibilitate de prelungire a traseului pentru deplasare pe off-road | |
| >30%: | 2 respondenți (13.3%) |
| 20-30%: | 8 respondenți (46,7%) |
| 10-19%: | 4 respondenți (26,7%) |
| <10% sau deloc: | 1 respondent (6,7%) |
| Factorii care influențează disponibilitatea | |
| Gradul de oboseală: | 12 mențiuni (80%) |
| Durata totală: | 10 mențiuni (66,7%) |
| Distanța parcursă: | 8 mențiuni (53,3%) |
| Condițiile meteo: | 5 mențiuni (33,3%) |
| Componenta grupului: | 4 mențiuni (26,7%) |
| Condiționarea disponibilității | |
| Disponibilitate condiționată: | 11 respondenți (73,3%) |
| Disponibilitate necondiționată: | 3 respondenți (20%) |
| Nu specifică: | 1 respondent |

Indicatorii economici calculați și prezentați în tabelul 31 demonstrează potențialul semnificativ de a genera importante beneficii financiare pentru comunitatea locală, cu evidențe substanțiale în sprijinul ipotezei 4.

Tabelul 9. Analiza cantitativă a frecvenței codurilor pentru Ipoteza 4

| Frecvența codurilor EI3 (Pattern-uri cheltuieli) pentru (Î20) | |
|--|-----------------------|
| Buget alocat pentru cazare (per noapte): | |
| >150 lei: | 5 respondenți (33,3%) |
| 100-150 lei: | 7 respondenți (46,7%) |
| 50-99 lei: | 2 respondenți (13,3%) |
| <50 lei sau la cort: | 1 respondent (6,7%) |
| Media bugetului alocat pentru cazare: | 121 lei/noapte |
| Impact economic estimat pentru o excursie de 4 zile (per persoană): | |
| Cazare (3 nopți): | 363 lei |
| Masă (4 zile): | 500 lei |
| Alte produse locale (exemplu: băuturi și dulciuri): | 50 lei |
| Alte servicii: 75 lei (exemplu: pot include servicii de transport și transfer) | |

Total: 988 lei

Impactul economic estimat per persoană pentru o excursie de 4 zile este de 988 lei

- Impactul economic estimat pentru un grup de 8 persoane este de 7,904 lei

-Impactul economic estimat per sezon (într-un sezon sunt estimate 14 sejururi a câte 4 zile și 3 înnoptări) este de 110,656 lei.

4.2. Procesul de implementare a infrastructurii de cicloturism montan

Infrastructura de cicloturism montan în PNA se structurează pe o arhitectură ierarhică în patru categorii principale, reflectând o progresie funcțională de la necesitățile fundamentale către dimensiunile avansate ale experienței turistice (fig. 13).

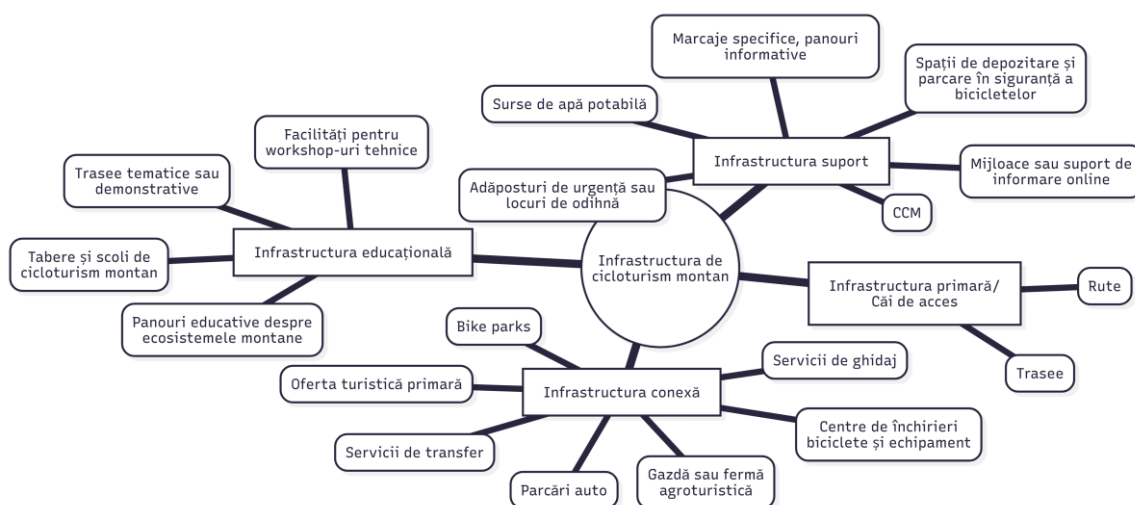


Fig.13. Reprezentarea sintetică a elementelor componente ale infrastructurii de cicloturism montan

Infrastructura primară asigură condițiile minime și de bază necesare pentru desfășurarea activității cicloturistice, continuând cu infrastructura suport care consolidează și optimizează practicarea acestei forme de turism activ. Împreună, aceste două categorii formează nucleul esențial al sistemului, constituind baza indispensabilă pentru funcționarea cicloturismului montan. Totodată, elementele componente ale infrastructurii primare și suport formează fundamentul în bază căruia se atribuie clasificarea infrastructurii de cicloturism montan. Pe palierul următor se situează infrastructura conexă, care transcende necesitățile de bază și contribuie la ameliorarea calitativă a experienței cicloturistice prin servicii și facilități complementare ce diversifică și îmbogățesc oferta turistică. Dimensiunea educațională, formă de infrastructură orientată către obiective de dezvoltare sustenabilă, asigură pe de o parte echilibrul dintre valorificarea turistică și protecția patrimoniului natural și cultural, iar pe de

altă parte contribuie la formarea unei categorii de turiști care practică forme de turism prietenoase cu mediul.

Procesul complex de implementare a infrastructurii de cicloturism montan implică parcurgerea succesivă a cinci etape principale (fig. 14).

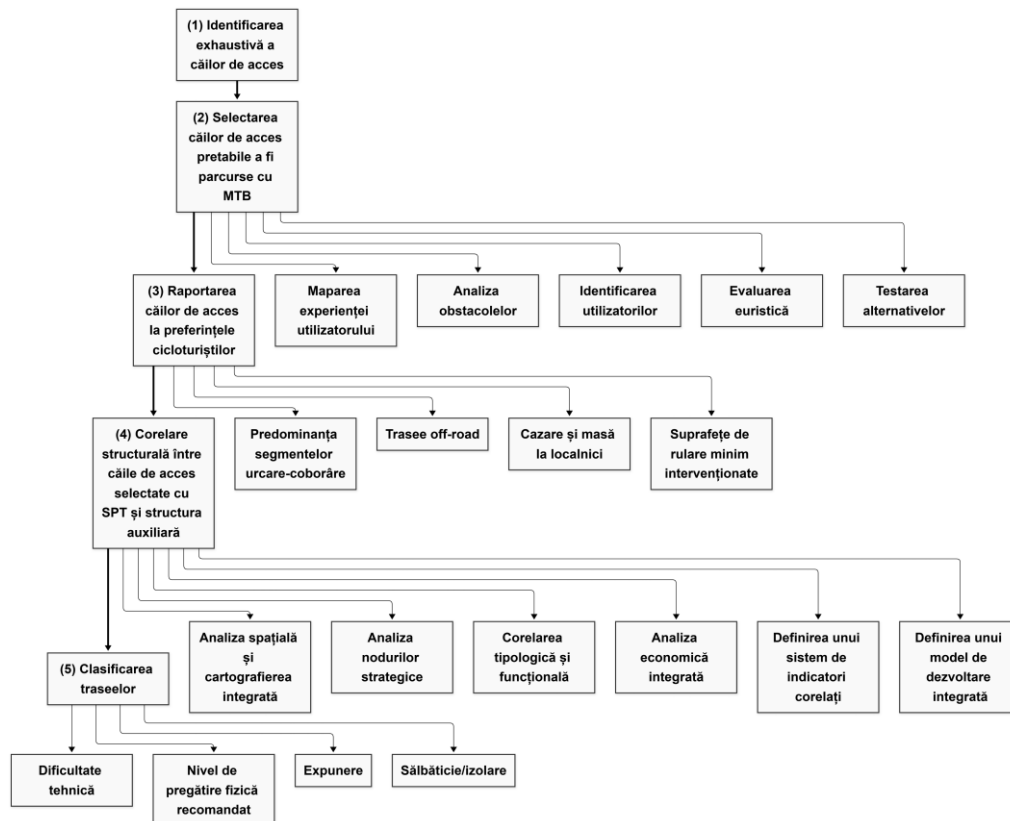


Fig.14. Etapele procesului de implementare a infrastructurii de cicloturism montan

(1) Identificarea exhaustivă a căilor de acces. Următoarea etapă o reprezintă *(2) aplicarea metodologiei specifice în vederea selectării căilor de acces pretabile a fi parcurse cu bicicleta de munte*, din perspectiva abordării multifactoriale. *(3) Căilor de acces selectate sunt rafinate prin raportarea la preferințele și nevoile cicloturiștilor montani*, apoi se realizează *(4) corelarea structurală între căile de acces și gospodăriile locale, ca viitoare ferme agroturistice*. Ulterior parcurgerii acestor etape, în urma cărora se definitivează căile de acces care se „califică” pentru a fi introduse în categoria de rute și trasee de cicloturism montan, se trece la *etapa (5) de clasificare a traseelor care cuprinde atribuirea gradelor de dificultate tehnică, determinarea nivelului de pregătire fizică recomandat, gradul de expunere la risc și nivelul de izolare/sălbăticie a traseelor*.

4.2.1. Clasificarea traseelor

Modalitatea de evaluare a dificultății tehnice a unui traseu se realizează pe cinci paliere: lungimea traseului, lățimea traseului; aderența suprafeței de deplasare și panta transversală maximă; gradientul longitudinal; viraje, obstacole tip trepte naturale, cursuri de apă și suprafețe permanent umede. În plus față de dificultatea tehnică, procesul complex de evaluare a unui traseu include și aspecte legate de: nivelul de pregătire fizică necesar pentru parcurgerea traseului; nivelul de expunere la riscuri în imediata proximitate a căii de acces și/sau a suprafeței de deplasare; disponibilitatea surselor de apă potabilă permanentă; nivelul de acoperire a serviciilor de telefonie mobilă.

Nivelurile de dificultate descriu caracteristicile traseelor de cicloturism montan în condiții normale de utilizare. În funcție de o serie de factori (seceta extremă, exces de precipitații, altitudine, perioada din an, zăpadă și îngheț) dificultatea traseelor poate crește considerabil și comportă circumstanțe agravante. În plus, utilizatorul trebuie să fie întotdeauna conștient de pericolele specifice arealelor montane (fenomene meteorologice extreme, căderi de pietre și arbori etc.), care pot apărea în orice moment în proximitatea căilor de acces utilizate de cicloturști. În atări condiții, criteriile de evaluare sunt cu titlu orientativ.

Un alt aspect important îl reprezintă interpretarea modalității de clasificare a traseelor din perspectiva utilizatorilor de e.MTB. În acest context, elementele de evaluare precum gradientul longitudinal mediu (în anumite condiții și gradientul maxim pe distanță scurtă) și nivelul de pregătire fizică necesar pentru parcurgerea traseului au cu totul alte conotații comparativ cu utilizatorul de MTB clasic (fără asistență electrică). Astfel, chiar dacă diferența de nivel este surmontată cu mai multă ușurință cu e.MTB, acest element de evaluare (gradientul longitudinal mediu) prezintă importanță în vederea gestionării consumului de energie și atenția acordată dimensiunii de stocare a energiei în acumulatori. În ceea ce privește gradientul maxim pe distanțe scurte, utilizatorul de e.MTB trebuie să acorde importanță valorilor deoarece, abordarea unor segmente de traseu în condițiile unei suprafețe de rulare mai puțin prietenoase coroborate cu o declivitate de peste 10-15%, necesită abilități tehnice din partea biciclistului.

4.2.2. Traseele de cicloturism montan propuse

Dezvoltarea rețelei de trasee de cicloturism montan în PNA constituie concretizarea cadrului conceptual și metodologic în vederea implementării infrastructurii dedicate, elaborat în etapele anterioare ale cercetării. Prezentarea traseelor propuse validează fezabilitatea implementării infrastructurii de cicloturism în zona studiată, oferă un instrument operațional pentru proiectanții infrastructurii și suport informațional pentru cicloturști. Rețeaua propusă se structurează pe două niveluri complementare: trasee locale, care au ca scop o mai bună valorificare a potențialului turistic aparținând arealului PNA și trasee și/sau rutele regionale,

care asigură conectivitatea cu destinațiile montane învecinate, facilitând integrarea PNA în circuitul mai larg al cicloturismului montan din Munții Apuseni. Dintr-un total de trasee monitorizate, traseele prezentate detaliat în acest capitol au fost selectate pentru a ilustra diversitatea ofertei cicloturistice potențiale din PNA.

Fără a încărca excesiv prezentarea cu informații redundante și pe considerentul optimizării structurii acestei lucrări, în această secțiune s-a urmărit, pe de o parte abordarea demonstrativă prin exemplificare iar pe de altă parte perspectiva sintetică de implementare integrală a infrastructurii de cicloturism montan în PNA.

Abordarea demonstrativă prin exemplificare se focusează pe un număr selectiv de trasee reprezentative pentru a ilustra diversitatea tipologică, geografică și varietatea posibilității de clasificare a căilor de acces pretabile a fi incluse în viitoarea infrastructură dedicată, oferind în acest fel o imagine mult mai clară asupra potențialului cicloturistic al PNA. Selecția asigură acoperirea principalelor tipologii de trasee identificate, oferind modele replicabile pentru dezvoltarea ulterioară a rețelei în arealul analizat, precum și în alte areale cu caracteristici similare. Traseele prezentate detaliat ilustrează modul în care procesul de implementare propus validează: identificarea exhaustivă a căilor de acces; aplicarea metodologiei specifice în vederea selectării căilor de acces pretabile a fi parcurse cu bicicleta de munte; raportarea la preferințele și nevoile cicloturistilor montani; modalitatea de clasificare a traseelor.

4.3. Potențiale conflicte între utilizatorii căilor de acces

Natura conflictelor în mountain biking poate fi înțeleasă prin cadre teoretice consacrate: conflictul interpersonal/de interferență a scopurilor apare atunci când prezența fizică a unui individ interferează cu obiectivele altuia (Carothers, Vaske, & Donnelly, 2010), în timp ce conflictele de valori sociale apar atunci când grupurile nu împărtășesc aceleași norme privind o anumită activitate (Miller & Vaske, 2016).

4.3.1. Identificarea nivelului de conflict între părțile implicate

Inițiativele educaționale (AM 2) demonstrează cea mai mare acceptare (MS 2,6) cu un consens remarcabil (PCI 0,022), confirmat în continuare de cea mai mică abatere standard (SD 0,9) dintre toate acțiunile, indicând un sprijin consistent și puternic pentru abordările informaționale de soluționare a conflictelor. În schimb, taxarea bicicliștilor (AM 4) se confruntă cu o opoziție clară (MS -1,3), cu o diviziune semnificativă (PCI 0,249) și o variabilitate considerabilă a răspunsurilor (SD 2,0), în timp ce limitarea deplasării la rutele prestabilite (AM6) prezintă atât o recepție negativă (MS -0,6), cât și cel mai mare potențial de conflict (PCI 0,476), cuplat cu cea mai mare abatere standard (SD 2,2), ceea ce sugerează un dezacord larg cu privire la limitările rutelor

Rezultatele cercetării au fundamentat ipoteza conform căreia respondenții au experimentat diferite niveluri de conflict în legătură cu: drumeți, conducători de ATV-uri, localnici, lucrători forestieri, proprietari de terenuri, crescători de animale domestice și animalele sălbatice. Înțelegerea impactului confruntărilor inter-grup și intra-grup asupra satisfacției privind activitățile recreative este un aspect important al gestionării terenurilor publice pentru recreere (Schroeder, Fulton, Cornicelli, & McInenly, 2020).

4.4. Analiza gospodăriei din perspectiva integrării în circuitele turistice

În urma studiilor realizate, excedentul de produse agricole, în contextul gospodăriilor analizate, sunt insuficient valorificate și în cea mai mare parte pe piața locală. Astfel s-a constatat faptul că prețurile de vânzare obținute de membrii familiei, la unele produse, sunt sub prețurile medii de pe piața de profil. Derivă astfel nevoia ameliorării valorificării excedentului de produse agricole prin identificarea de noi modalități, nu doar prin vânzarea directă pe piața locală ci și prin utilizarea ca materii prime pentru prepararea sau/și vânzarea către turiști.

Cicloturismul montan poate contribui la creșterea eficienței economice a gospodăriilor situate în mediul rural montan, este una din ipotezele emise în cadrul acestei lucrări, care urmează să fie validată s-au invalidată. Principalii oaspeți a fermelor agroturistice, previzionate a fi înființate, sunt prognozați a fi cicloturiștii montani. Din această perspectivă s-a calculat numărul de înoptări previzionate, considerând rezonabil abordarea duală de 42 și respectiv 91 de înoptări pe an calendaristic.

Analiza comparativă a ratei rentabilității, ca principal indice al eficienței economice aferent valorificării excedentului de produse agricole provenite din gospodărie (producția marfă) prin metoda de vânzare tradițională și valorificarea prin intermediul activității de agroturism prognozate, reprezintă corolarul analizei exploatației agricole. Proiectul de amenajare agroturistică, pe lângă valorificarea mai eficientă a producției marfă, oferă și valorificarea excedentului de spațiu locativ. Abordarea comparativă a rezultatelor analizei ratei rentabilității oferă o imagine de ansamblu asupra economiei actuale și prognozate a exploatației agricole supusă analizei. Totodată, poate constitui fermentul pentru extinderea activităților în cadrul exploatației și sedentarizarea la origini, într-o oarecare măsură, a membrilor familiei.

Tabelul 10. Analiza comparativă a ratei rentabilității producției marfă valorificată prin vânzarea tradițională și valorificarea prin agroturism

| Nr. crt | Modalitatea de valorificare | Valoarea prod. marfă | Costuri de producție | Marja brută | Rata rentabilității % |
|---------|-----------------------------|----------------------|----------------------|-------------|-----------------------|
| 0 | A | 1 | 2 | 3 | 4 |
| 1 | Vânzare tradițională | 126091.1 | 42564.5 | 83526.61 | 196.24 |

REZULTATE

| | | | | | |
|---|---|-------|----------|----------|---------------|
| 2 | Valorificare prin agroturism aferent 42 zile | 42840 | 6215.19 | 36624.81 | 589.28 |
| 3 | Valorificare prin agroturism aferent 91 zile | 92820 | 13446.24 | 79373.76 | 590.30 |

Analiza parității veniturilor din activitatea de agroturism, ca o sursă de venit previzionată complementară pentru membrii familiei, constituie o modalitate de evidență comparativă a veniturilor realizate din activitatea de agroturism raportate la venitul mediul brut pe țară aferent anului 2024. Datorită unor particularități care derivă din diferența perioadei de raportare, 12 luni (366 zile) în cazul producției agricole și 42 respectiv 91 de zile în cazul activității de agroturism, calculul parității veniturilor poate crea anumite confuzii. Prin urmare, perioada la care ne raportăm este de 12 luni, chiar dacă perioada efectivă în care se generează marja brută (diferența dintre venituri și cheltuieli) este mult mai redusă. Măsurarea rezultatelor a fost dicotomizată în funcție de numărul de zile accesate de 6 turiști la ferma agroturistică previzionată a fi înființată, de 42 zile respectiv 91 zile. Rezultă, în acest fel, suma de 1017,36 lei și respectiv 2204,83 lei per lună pentru fiecare dintre cele trei persoane active. În atare situație, paritatea veniturilor totale actuale și prognozate (din activitatea de agroturism) se ridică la 62% în cazul desfășurării activității agroturistice pe o perioadă de 42 zile și respectiv 77% aferent activității desfășurate pe o perioadă de 91 de zile. Se observă o creștere semnificativă a indicelui parității veniturilor în varianta 91 zile.

5. Discuții

5.1. Verificarea ipotezelor

Atât rezultatele analizei tematice cât și ale analizei cantitative sunt esențiale în dezvoltarea verificării ipotezelor de cercetare. Astfel, analiza debutează cu corelarea principalelor coduri identificate și a validării relațiilor între principalele teme cu ipotezele de cercetare (Fig. 15).

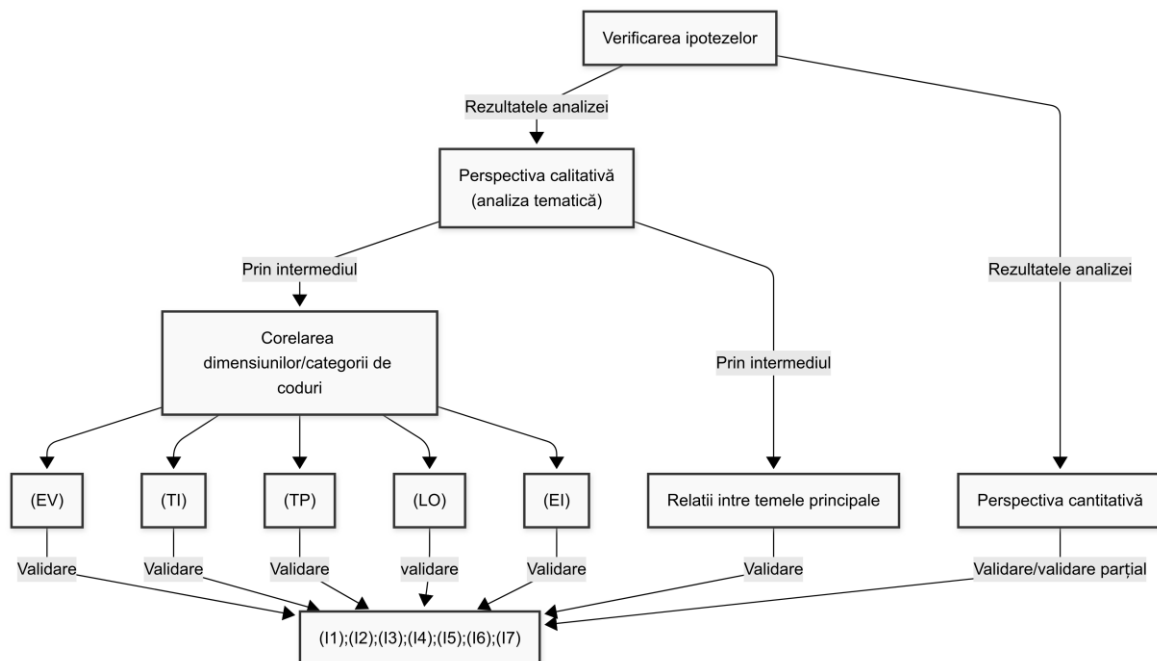


Fig.15. Verificarea ipotezelor de cercetare, reprezentare schematică a fluxului de analiză

5.1.1. Fundamentarea integrată a validării ipotezelor

Coroborarea rezultatelor analizei tematice, prezentată anterior, cu datele rezultate în urma analizei cantitative consolidează procesul de validare a ipotezelor de cercetare prin intermediul următoarelor perspective: convergența metodologică (concluziile derivate din analiza tematică și cantitativă validează metodologia cercetării utilizată), cuantificarea relațiilor (datele cantitative oferă o dimensiune măsurabilă relațiilor identificate calitativ), identificarea pattern-urilor predominante (frecvențele ridicate ale anumitor atitudini și preferințe confirmă că relațiile identificate nu sunt izolate, ci reprezintă comportamente dominante în comunitatea cicloturistică), fundamentarea economică (cuantificarea impactului economic oferă fundament științific solid în vederea evaluării fezabilității recomandărilor strategice derivate din cercetare, privind implementarea cicloturismului montan ca vector de dezvoltare locală durabilă).

Analiza extinsă a datelor calitative și cantitative oferă suport pentru validarea diferențiată, pe diferite niveluri, a tuturor celor șapte ipoteze de cercetare:

1. Ipotezele 1-4 beneficiază de o validare robustă, fundamentată atât pe analiza tematică, cât și pe datele cantitative;

2. Ipotezele 5-6 primesc o validare parțială, datele disponibile oferind indicii empirice importante, dar insuficiente pentru o validare comprehensivă. Validarea completă a acestor două ipoteze exige identificarea de date suplimentare, obținute în urma unor cercetări aprofundate specifice, orientate spre compensarea pecuniară a proprietarilor de terenuri și reducerea declinului demografic prin ameliorarea sedentarizării la originii.

3. Ipoteza 7 beneficiază de o validare consistentă, cu multiple elemente de susținere identificate în datele analizate.

5.2. Produsul turistic de cicloturism montan

Evoluția tehnologică fără precedent, schimbările radicale și extrem de rapide în atitudinea și comportamentul practicanților de cicloturism montan imprimă produsului turistic dedicat un pronunțat caracter obsolescent. În atări condiții, răspunsul la întrebarea cum trebuie să arate un produs turistic de cicloturism montan standardizat este inextricabil.

În urma analizei aprofundate a opiniilor respondenților, principalele aspecte generale care influențează decizia sunt: contextul personal (responsabilitățile zilnice, programul încărcat și nevoile personale trebuie luate în considerare atunci când planifici o ieșire pe bicicletă, altfel spus, timpul disponibil determină și influențează distanța propusă a fi parcursă, cât de departe poți pedala); condiția fizică și psihică (dezirabilitatea și rezistența la efort diferă în rândul practicanților, astfel că unii doresc pur și simplu să fie în mijlocul naturii, alții performanță, prin urmare nu toată lumea are aceeași condiție fizică sau dorința de a parcurge aceleași distanțe); componența și dinamica grupului (scopul cicloturismului este bucuria și socializarea, nu epuizarea, iar atunci când se face în mod organizat, trebuie ținut cont de membrii grupului cu mai puțină pregătire); planificarea strategică (nu doar kilometrii contează, ci și ruta/traseul în ansamblu, peisajul, opririle și experiențele trăite).

Din perspectiva aspectelor care influențează decizia de accesare a rutelor/traseelor și a destinațiilor de cicloturism, precum și a profilului practicantului, conceperea unui produs dedicat devine o reală provocare.

Se remarcă complexitatea pieței pentru turismul montan și pentru alte forme de cicloturism și nevoia urgentă de a crea, nu mai multe trasee, ci produse turistice mai sofisticate, inclusiv trasee diversificate, plus o infrastructură atractivă pentru petrecerea timpului liber

(închiriere de biciclete, facilități de service și reparații, localități atractive, cazare adaptată la nevoile bicicliștilor montani etc.).

Din această perspectivă, literatura relevă aspecte legate de beneficiile economice (Buning & Lamont, 2020), sustenabilitate (Chang & McCreesh, 2022), integrarea noile tehnologii (inclusiv a bicicletelor electrice) și de noile tehnologii portabile de informare asupra traseelor (Pröbstl-Haider, Lund-Durlacher, Antonschmidt, & Hödl, 2017), piața și marketingul produsului de MTB (Buning, Cole, & Lamont, 2019), dezvoltarea comunității gazdă (Freeman & Thomlinson, 2014) și mai puțin axate pe conceptualizarea destinațiilor și influența prognozei meteo asupra deciziei de accesare a unui produs turistic de cicloturism. , aspecte care pot contribui semnificativ la ameliorarea produsului turistic dedicat.

5.2.1. Produsul turistic din perspectiva conceptualizării destinațiilor în cicloturismul montan

Diversitatea modurilor în care cicloturiștii conceptualizează destinațiile reprezintă un aspect fundamental în ceea ce privește conceperea produselor de cicloturism montan. Această diversitate conceptuală complică încercările de standardizare a terminologiei de "destinație principală", un concept operațional esențial în planificarea produsului turistic convențional. În acest context, în planul comunicării, mesajele promoționale integrate strategiilor de marketing necesită o atență personalizare.

Analiza modului în care cicloturiștii percep și definesc destinațiile este deosebit de valoroasă pentru dezvoltarea unor produse turistice autentice și adaptabile, mai nuanțate și eficiente, cu suport semnificativ în planificarea strategică a cicloturismului în PNA. Implementarea practică a acestor constatări în conceperea produselor turistice de cicloturism, în cadrul turismului transformativ, impune câteva direcții strategice concrete, relevate în tabelul 11.

Tabelul 11. Direcții strategice în conceperea produsului turistic din perspectiva conceptualizării destinațiilor

| |
|--|
| Produse versatile |
| Dezvoltarea de produse care integrează multiple perspective |
| Trasee care oferă simultan: provocări geografice, experiențe de calitate și funcționalitate optimă |
| Personalizare |
| Permiterea redefinirii destinațiilor principale/secundare de către utilizatori |
| Instrumente flexibile pentru planificare personalizată |
| Accent pe traseu și experiența integrată |
| Valorificarea meta-perspectivii care prioritizează călătoria și/sau traseul |
| Dezvoltarea experienței integrale, nu doar a punctelor de interes |
| Abordare multi-dimensională a destinațiilor |

| |
|--|
| Prezentarea traseelor cu posibile multiple "puncte forte" |
| Evidențierea simultană a valorilor geografice, experiențiale și funcționale |
| Crearea unor "coridoare de experiență" cu multiple puncte de interes (densitatea atracțiilor turistice și diversitatea activităților) |
| Flexibilitate în definirea produselor |
| Evitarea etichetării stricte "destinație principală/secundară" în materiale |
| Utilizarea unor formulări/limbaj care permit reinterpretarea personalizată |
| Personalizarea marketingului |
| Promovarea infrastructurii integrate cu accent pe valorificarea întregului traseu nu doar a destinațiilor, prin prezentarea integrată a elementelor valoroase (cazare, obiective, experiențe, activități). |
| Segmentarea comunicării în funcție de perspectivele identificate (geografică, funcțională, experiențială) |
| Formularea mesajelor care să rezoneze cu diferitele conceptualizări ale destinațiilor (unități de cazare care sunt simultan destinații în sine și cele mai atrăgătoare locuri cu cel mai tari experiențe). |

5.2.2. Influența prognozei meteo în conceperea produsului turistic

Cicloturismul montan este o formă de turism practică în zone cu relief accidentat, cu altitudini variabile și uneori, în condiții meteorologice imprevizibile. Pe lângă provocările determinate de diferențele de nivel și parcurgerea unor zone izolate cu infrastructură mai puțin adecvată, cicloturismul montan este puternic influențat de factorii meteorologici. În zona montană, condițiile meteorologice pot suferi schimbări rapide și pot reprezenta un factor determinant pentru siguranța cicloturiștilor. Atitudinile, relativ divergente și noanțate pe alocuri, se constituie în elemente structurale ce impun o stratificare adaptată ofertei cicloturistice. Prognoza meteo devine astfel un important element de planificare.

Pentru *segmentul sensibil la prognoză* (40%), cu sensibilitate ridicată față de incertitudinea meteorologică, se impune dezvoltarea unor strategii caracterizate prin flexibilitate maximă. Implementarea unor politici de rezervare cu posibilități extinse de reprogramare, corelată cu dezvoltarea unui sistem de informare meteorologică particularizat pentru traseele cicloturistice, ar putea diminua semnificativ reticența acestui segment. Complementar, acolo unde există posibilitatea, se impune dezvoltarea unor alternative de petrecere a timpului liber, mai puțin condiționate de starea vremii sau a unor trasee cu grad redus de expunere la intemperii. *Segmentul moderat-adaptativ* (33%) este caracterizat printr-o atitudine condiționată de disponibilitatea soluțiilor alternative, situație în care se recomandă prioritizarea infrastructurii suport și a serviciilor complementare. Disponibilitatea ca alternativă a ofertei turistice primare și secundare, complementar infrastructurii de cicloturism, corelată cu dezvoltarea unor trasee alternative pentru diferite scenarii meteorologice coroborate cu mesaje livrabile practicanților, în ceea ce privește dotarea cu echipament adecvat condițiilor

meteorologice variabile, ar amplifica semnificativ atractivitatea destinației pentru acest segment. Pentru *segmentul cu grad ridicat de adaptabilitate* la prognoză (27%), caracterizat printr-o toleranță ridicată la incertitudinea meteorologică, se impune valorificarea elementului de aventură și a unicității experienței. Dezvoltarea unor servicii specializate de suport pentru condiții extreme, corelată cu promovarea unor experiențe inedite în contexte meteorologice atipice, ar putea transforma provocările meteorologice în avantaje competitive. Evident, recomandările pentru acest din urmă segment de cicloturiști, sunt valabile în condiții care nu implică factorul de risc ridicat.

Procentul cel mai ridicat de renunțare la practicarea ciclismului montan sub aspect temporar, datorat prognozei meteo, se înregistrează pentru turele de o zi. Pentru aceste călătorii de scurtă durată se recomandă implementarea unui sistem de rezervare cu posibilitate de reprogramare la termen scurt. Dezvoltarea unor trasee alternative în proximitatea reședinței, cu expunere diferențiată la condiții meteorologice, ar maximiza probabilitatea desfășurării activității de ciclism.

Pentru turele/călătoriile de mai multe zile, caracterizate printr-o complexitate logistică crescută datorită diferitelor scenarii meteorologice, se impune introducerea în produsul turistic a traseelor principale cu variante de retragere. Dezvoltarea unor combinații de activități complementare pentru perioade cu instabilitate prelungită ar diminua semnificativ riscul anulărilor complete a călătoriei programată. Comparativ cu turele de o zi, procentul de renunțare la călătoria planificată este mai redus în turele de mai multe zile, exceptând situația în care grupul este alcătuit din membrii familiei (presupunem că un factor decisiv îl reprezintă prezența copiilor sau a persoanelor cu experiență redusă în practicarea cicloturismului montan) și/sau în condițiile cazării la cort. De asemenea, planificatorii produselor turistice de cicloturism trebuie să identifice și să introducă în produsul turistic unitățile de cazare care dispun de facilități pentru spălarea și uscarea echipamentului, cât și pentru spălarea și întreținerea bicicletei (parcurgerea unui traseu montan în condiții meteo nefavorabile poate produce defecte unor componente de transmisie ale bicicletei în situația în care nu se intervine la timp în vederea remedierii).

5.3. Interpretarea și contextualizarea rezultatelor PCI

În urma aplicării PCI, rezultatele privind gradul de acceptare indică diferențe semnificative.

Constatările demonstrează că acțiunea de management (AM 1), coabitarea pașnică prin toleranță între părți, precum și (AM 2), educația prin promovarea ghidurilor de bune practici, sunt măsurile de gestionare cu cel mai înalt grad de acceptare în rândul bicicliștilor montani.

Acțiunile de gestionare pentru mandatarea deplasării pe rute prestabilite (MA6) și introducerea taxării bicicliștilor (MA4) au înregistrat cel mai ridicat indice de conflict potențial în rândul respondenților. Dezacordul ridicat cu (MA6) și (MA4) poate fi asociat cu o expunere mai redusă la informații detaliate privind impactul creșterii numărului de turiști care călătoresc cu bicicleta.

Punerea în aplicare a (AM4) poate fi percepută inițial de bicicliști ca o încălcare mercantilă a intereselor lor. Practicarea MTB, pe de o parte, în spații administrate privat, accesate atât cu, cât și fără permisiunea proprietarilor, poate duce uneori la conflicte legate de drepturile de proprietate (King & Church, 2020). Pe de altă parte, practicarea MTB în spații cu drept de acces public poate genera o utilizare excesivă și conflicte între proprietarii de terenuri și vizitatori (Saito, Mitsumata, Bergius, & Shimada, 2022). Metoda de taxare a bicicliștilor (direct) prin plata unei taxe de acces în zonele geografice ale PNA, și/sau (indirect) prin taxe suplimentară la cazare, este o măsură care poate subvenționa financiar proprietarii de terenuri care pun la dispoziție spații pentru utilizare turistică. Astfel de practici au fost implementate, iar viabilitatea lor a fost dovedită (Pröbstl-Haider, Lund-Durlacher, Antonschmidt, & Hödl, 2017).

Abaterea bicicliștilor de la traseele prestabilite (AM6) implică supunerea altor suprafețe la procese de degradare a solului și lărgirea căilor de acces datorită apariției unor noi trasee mai puțin justificate. În plus, dezvoltarea de noi tehnologii în domeniu (eMTB) determină o creștere a rețelelor de trasee MTB formale și informale existente (Kuwaczka, Mitterwallner, Audorff, & Steinbauer, 2023).

O perspectivă integrată asupra intereselor comune, chiar dacă este mai puțin populară în anumite situații, poate duce în timp la diminuarea tensiunilor și la rezolvarea unor probleme mai dificile între părțile implicate și/sau interesate. În acest sens, din perspectiva ameliorării experienței turistice prin reducerea potențialelor conflicte, propunem o abordare în trei direcții, acceptând părțile implicate și interesate mai degrabă ca oponenti decât ca adversari: (1) dezvoltarea concertată a unor trasee de ciclism montan atractive, care să îndeplinească atât diversitate în ceea ce privește cerințele tehnice, cât și standardele de sustenabilitate, recunoscute ca fiind cele mai de succes măsură de gestionare a vizitatorilor; (2) întâlnirile informale în scop de socializare între grupurile care practică diverse activități recreative în aer liber ar putea crește nivelul de toleranță și satisfacție între membrii acestor grupuri; (3) implicarea societății civile joacă un rol crucial, un liant între sectorul public și cel privat, cu scopul de a reduce potențialele conflicte în practicarea ciclismului montan prin medierea cooperării între factorii de decizie.

6. Concluzii

Prezenta cercetare a pornit de la nevoia stringentă și fundamentală privind dezvoltarea sustenabilă a cicloturismului montan ca vector de revitalizare economică și socială a comunităților rurale (izolate) din ariile naturale protejate. În contextul în care o parte semnificativă a localităților montane din PNA se confruntă cu fenomene acute de depopulare, îmbătrânire demografică și declin economic, cercetarea a urmărit să documenteze măsura în care cicloturismul montan (cu prioritate de tip nomad) poate oferi o alternativă viabilă și sustenabilă de dezvoltare, capabilă să valorifice patrimoniul teritorial, să genereze venituri locale și să conecteze comunități izolate fără a le denatura caracterul autentic.

Demersul investigativ s-a concretizat în explorarea sistematică a relației complexe dintre cererea cicloturistică și capacitatea de ofertă a comunităților locale (exprimată prin disponibilitatea resurselor excedentare, infrastructură existentă, și potențial de valorificare economică). Această dublă perspectivă a permis identificarea nu doar a oportunităților, ci și a constrângerilor, potențialelor conflicte și compromisurilor necesare pentru implementarea pe baze funcționale a mediului de cicloturism montan în contexte caracterizate prin izolare geografică, infrastructură dedicată inexistentă și vulnerabilitate socio-economică.

Cercetarea, în ansamblu, a fost ghidată de șapte ipoteze interconectate, formulate pentru a reflecta complexitatea multidimensională a fenomenului cicloturistic montan. Validarea acestor ipoteze a fost realizată prin intermediul unei metodologii care a combinat metoda observației cu analiza tematică calitativă a interviurilor semi-structurate (N=15) și analiza cantitativă prin sondaje aplicate pe un eșantion de 185 cicloturști.

Rezultatele empirice prezentate în capitolele anterioare au confirmat în mare măsură predicțiile teoretice, evidențiind existența unui profil distinct de cicloturist montan caracterizat prin atitudini prietenoase cu mediul natural, disponibilitate pentru cheltuieli semnificative în economiile locale și deschidere pentru servicii autentice furnizate de gospodăriile rezidente.

Cercetarea demonstrează faptul că cicloturismul montan (cu prioritate de tip nomad) poate funcționa ca un instrument eficient de transformare socio-economice a comunităților rural-montane (izolate), facilitând conectivitatea teritorială (dintr-o perspectivă turistică), o mai bună valorificare a resurselor locale și oferă oportunități de menținere a populației rezidente la origini (dintr-o perspectivă mercantilă).

Din perspectiva conceperii și dezvoltării de produse cicloturistice, în sfera oportunității transformative, diversitatea conceptuală condiționează crearea unor oferte versatile care să integreze multiple perspective. Traseele cicloturistice pot fi concepute pentru a oferi simultan

provocări geografice (atingerea punctului cu altitudinea cea mai mare de pe traseu sau a punctelor panoramice), experiențe senzoriale de calitate (interacțiuni, activități cu accent pe spațiul experiențial în concordanță cu tendințele actuale ale turismului transformativ) și funcționalitate optimă (înnoptări în concordanță cu preferințele exprimate și areale cu densitate mare de atracții turistice), grefate astfel pe diferitele moduri de conceptualizare a destinațiilor, exprimate de respondenți.

Analiza influenței prognozei meteo supra deciziilor, în cicloturismul montan, relevă un tablou complex de atitudini, factori contextuali și strategii adaptive. Tot odată, dezvoltarea produselor cicloturistice, prin abordarea diferențiată a segmentelor de cicloturiști identificați, corelată cu dezvoltarea unei infrastructuri adecvate și implementarea unor politici flexibile de rezervare, ar putea transforma provocarea meteorologică într-un avantaj competitiv, în ciuda variabilității meteorologice inerente mediului montan.

O contribuție importantă constă în identificarea și operaționalizarea conceptului de valorificare prin intermediul cicloturismului (infrastructura dedicată) a excedentului de spațiu locativ și a produselor provenite din gospodăriile locale. Cercetarea demonstrează că gospodăriile din localitățile montane izolate dețin capacități de cazare subutilizate (camere neutilizate, anexe reconvertibile) și produc alimente tradiționale (lactate, carne, produse de panificație) care pot fi integrate direct în lanțul valoric cicloturistic, fără investiții semnificative. Această abordare diferă substanțial de modelele convenționale de dezvoltare turistică bazate pe construcții noi și servicii standardizate, oferind o alternativă viabilă pentru comunități cu resurse financiare limitate.

Cercetarea oferă, de asemenea, evidențe empirice originale privind percepțiile și atitudinile cicloturiștilor față de potențialele conflicte cu alți utilizatori ai căilor de acces comune, precum și gradul de acceptare a acțiunilor de manageriere a acestor conflicte. Aceste date permit înțelegerea complexității provocărilor de management ale utilizării căilor de acces de utilitate comună și fundamentează recomandările privind strategiile de minimizare a conflictelor recreaționale în ariile protejate.

Contribuții teoretice și empirice

Prezenta cercetare aduce contribuții semnificative și multidimensionale la literatura de specialitate privind mediul de cicloturism montan și dezvoltarea durabilă a comunităților rurale din ariile naturale protejate.

Originalitatea demersului investigativ constă în abordarea integrată a fenomenului cicloturistic prin prisma relației bidirecționale cerere-ofertă (cicloturiști-gospodării/ferme

agroturistice), într-un context specific caracterizat prin absența infrastructurii cicloturistice și prin vulnerabilitate socio-economică accentuată.

Contribuție esențială a acestei lucrări o reprezintă abordarea mai multor lacune din cadrul corpusului literar: (1) Aplicarea unei metode de triangulare a datelor (calitative, cantitative și a observației) care permite atât o fundamentare solidă a rezultatelor cât și validarea sistematică a ipotezelor de cercetare; (2) Spre deosebire de majoritatea studiilor existente care analizează destinații cicloturistice consacrate, prezenta lucrare documentează un studiu inedit focusat pe Parcul Natural Apuseni, un teritoriu montan lipsit de infrastructură cicloturistică formală, oferind perspective valoroase asupra potențialului de valorificare și dezvoltare a acestei sustenabile forme de turism în zone periferice (aduce în prim-plan comunitățile rurale izolate); (3) O contribuție metodologică distinctivă o reprezintă aplicarea analizei tematice în contextul cercetării cicloturismului montan, domeniu în care această tehnică calitativă a fost rareori utilizată sistematic. (4) Aplică analiza detaliată cu titlu demonstrativ prin exemplificare a unei gospodării din ruralul-montan în vederea introducerii în sistemul turistic (ofertă) centrată pe facilități dedicate cicloturismului montan cu elemente mercantile centrale; (5) Oferă un model teoretic original pentru mediul de cicloturism montan prin demonstrarea validității ipotezelor prin analiza relațiilor bidirecționale identificate între ipoteze, teme și coduri; (6) Structurarea inedită a infrastructurii de cicloturism montan pe o arhitectură ierarhică în logica particularităților elementelor distinctive ale cicloturismului montan de tip nomad și introducerea în acest context a infrastructurii educaționale ca dimensiune strategică. (7) Noutatea acestui studiu constă în utilizarea PCI, dintr-o perspectivă cicloturistică, pentru a examina nivelul de acord privind punerea în aplicare a strategiilor de atenuare a potențialelor conflictelor între principalii utilizatori ai căilor de acces într-o arie protejată. Chiar dacă această lucrare acoperă o mică parte din lacunele identificate în literatură de specialitate, prin rezultatele livrate poate contribui la dezvoltarea cunoașterii și înțelegerea unor provocări academice și manageriale.

O parte din metodologiile dezvoltate în contextul acestei lucrări pot fi supuse unui proces de ameliorare prin intermediul unor investigații interdisciplinare suplimentare. În cele din urmă, dimensiunea exploratorie și rezultatele cercetării conturează o serie de noi direcții de cercetare.

Noi direcții de cercetare

Studii longitudinale care să monitorizeze aceleași comunități pe parcursul a 5-10 ani ar permite evaluarea efectivă a transformărilor economice, sociale, demografice și ambientale generate de dezvoltarea cicloturistică. Astfel de studii ar putea documenta eventuale tendințe

diferențiate de evoluție sau involuție (comunități care reușesc să dezvolte strategii viabile versus comunități în care inițiativele de dezvoltare cicloturistică eșuează), precum și identificarea factorilor care diferențiază aceste traiectorii.

Nu în ultimul rând, extinderea cercetării ar trebui să includă și perspectiva rezidentă în mod sistematic, prin studii dedicate care să exploreze în profunzime percepțiile, atitudinile, așteptările și preocupările membrilor comunităților rural-montane (izolate) față de dezvoltarea cicloturistică.

Viitoarele cercetările aplicate ar putea contribui la o mai bună înțelegere și ameliorare a mediului de cicloturism montan din perspectiva obiectivelor acestei lucrări:

(1). (I5), așa cum reiese din rezultatele studiului, nu este suficient de clar validată. Acest aspect necesită o atenție deosebită și noi studii strict nișate pe această temă care să identifice modele aplicate de compensare pecuniară (directe și indirecte) a proprietarilor de terenuri pe care se grefează infrastructura primară de cicloturism montan. Mai mult, unele cercetări calitative și cantitative pot evidenția disponibilitatea cicloturiștilor de implicare în managementul traseelor (întreținerea și îmbunătățirea infrastructurii), ca sprijin colateral care să contribuie la consolidarea relațiilor simbiotice între practicanți și proprietarii de terenuri. Această constatare deschide direcții de cercetare privind modelele coparticipative în care utilizatorii devin parte activă în crearea și menținerea resurselor de care beneficiază.

(2). Validarea (I6) primește suport consistent în ceea ce privește creșterea și diversificarea veniturilor membrilor gospodăriilor care aleg să-și valorifice excedentul de spațiu locativ și produse prin turism (ofertă). Totuși, nu este suficient de clar dacă aspectul mercantil este îndeajuns pentru a reduce migrația populației din mediul rural spre cel urban sau în afara țării. În acest sens, studiile viitoare trebuie să documenteze, prin intermediul interviurilor structurate și aprofundate, motivațiile localnicilor în ceea ce privește dorința volitivă intrinsecă de sedentarizare la origini. Constatările astfel obținute coroborate cu beneficiile atribuite implementării infrastructurii de cicloturism montan, relevate în cadrul acestui studiu, pot contribui la înțelegerea atitudinii dezirabile a rezidenților de a rămâne parte integrantă a comunităților locale rural-montane.

Bibliografie

- Ahmed, S. K. (2024). How to choose a sampling technique and determine sample size for research: A simplified guide for researchers. *Oral Oncology Reports*, 12(100662).
doi:<https://doi.org/10.1016/j.oor.2024.100662>
- Break the Boundary*. (2024). Preluat pe Septembrie 2024, de pe Break the Boundary:
<https://www.breaktheboundary.com.au/>
- Bull, C. (2010). Racing Cyclists as Sports Tourists: The Experiences and Behaviours of a Case Study Group of Cyclists in East Kent, England. *Journal of Sport & Tourism*, 11, 259-274.
doi:<https://doi.org/10.1080/14775080701400927>
- Buning, J., & Lamont, M. (2020). Mountain Bike Tourism and Community Development In British Columbia: Critical Success Factors for the Future. *Tourism Economics*, 27(3).
doi:<https://doi.org/10.1177/1354816620901955>
- Buning, J., Cole, Z., & Lamont, M. (2019). A case study of the US mountain bike tourism market. *Journal of Vacation Marketing*, 25(4). doi:<https://doi.org/10.1177/1356766719842321>
- Carothers, P., Vaske, J., & Donnelly, P. (2010). Social Values versus Interpersonal Conflict among Hikers and Mountain Bikers. *Leisure Sciences*, 47-61 .
doi:<https://doi.org/10.1080/01490400150502243>
- Carsten, J. (2023). *Mountain Bike Trail Development - Guidelines for Successfully Managing the Process*. Greater Minnesota Regional Parks and Trails Commission. Preluat pe Ianuarie 2024, de pe <https://www.imba.com/resource/mountain-bike-trail-development-guidelines>
- CBI. (2022, Mai). Preluat pe Septembrie 2023, de pe Ministry of Foreign Affairs:
<https://www.cbi.eu/sites/default/files/pdf/research/846.pdf>
- Chang, H., & McCreesh, M. (2022). The Case for Mountain Biking in Responsible Tourism Narratives. *Journal of Responsible Tourism Management*, 2(1). doi:10.47263/JRTM.02-01-05
- Cherrington, J., & Black, J. (2023). The electric mountain bike as pharmakon: examining the problems and possibilities of an emerging technology. *Mobilities*, 1000-1015.
doi:<https://doi.org/10.1080/17450101.2023.2186800>
- Ciascai, R., Dezzi, Ș., & Rus, A. (2022). Cycling Tourism: A Literature Review to Assess Implications, Multiple Impacts, Vulnerabilities, and Future Perspectives. *Sustainability*, 14(15).
doi:<https://doi.org/10.3390/su14158983>
- Ciascai, R., Dezzi, Ș., & Rus, A. (2023). Complementarity of Cycle Tourism in the Tourist Development of Rural-Mountain Areas. Case study: the geographical area of Săcuieu-Răchitele in the Vlădeasa Massi. *Lucrările Seminarului Geografic "Dimitrie Cantemir"*(51), 74-104.
doi:<https://www.ceeol.com/search/article-detail?id=1286880>

-
- CONEBI. (2024). *CONEBI's Priorities for the EU Term 2024-2029*. CONEBI. Preluat pe Septembrie 2025, de pe https://www.conebi.eu/wp-content/uploads/2024/09/conebi_manifesto_webversion.pdf
- Crumbach, M., & Melchiori, E. (2023). *ITRS*. Preluat pe Decembrie 2023, de pe ITRS: https://itrs.bike/wp-content/uploads/2024/05/ITRS_4.4_Bikers.pdf
- Decrop, A. (1999). Triangulation in qualitative tourism research. *Tourism Management*, 20(1), 157-161. doi:[https://doi.org/10.1016/S0261-5177\(98\)00102-2](https://doi.org/10.1016/S0261-5177(98)00102-2)
- Dexonline*. (2021). Preluat pe Septembrie 2023, de pe Dexonline: <https://dexonline.ro/definitie/cicloturism/definitii>
- Douglas, G. (1990). *Practical Statistics for Medical Research*. Taylor&Francis. doi:<https://doi.org/10.1201/9780429258589>
- ECF. (2016, Decembrie). Preluat pe Octombrie 2023, de pe European Cyclists' Federation: https://ecf.com/system/files/THE_EU_CYCLING_ECONOMY.pdf
- ECF. (2018, Decembrie). Preluat pe Noiembrie 2023, de pe European Cyclists' Federation: <https://ecf.com/policy-areas/cycling-economy/economic-benefits>
- EUR-Lex. (2021). Preluat pe Septembrie 2023, de pe European Union: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/RO/TXT/?uri=CELEX%3A32021R1119>
- EUR-Lex. (2022, Aprilie). Preluat pe Septembrie 2023, de pe European Union: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/RO/TXT/PDF/?uri=CELEX:32022D0591>
- Forestry and Land Scotland*. (2024). Preluat pe Ianuarie 2024, de pe Gov.Scot: <https://forestryandland.gov.scot/visit/activities/mountain-biking/glossary>
- Freeman, R., & Thomlinson, E. (2014). Mountain Bike Tourism and Community Development In British Columbia: Critical Success Factors for the Future. *Tourism Review International*. doi:10.3727/154427214X13990420684400
- Goeft, U., & Alder, J. (2009). Sustainable Mountain Biking: A Case Study from the Southwest of Western Australia. *Journal of Sustainable Tourism*. Preluat pe Mai 2025, de pe <https://doi.org/10.1080/09669580108667398>
- Gov.Scotland. (2023). *Active Travel Strategy Guidance*. Scottish Government. Preluat pe Octombrie 2024, de pe <https://www.transport.gov.scot/media/52980/active-travel-strategy-guidance-2023.pdf>
- Hardy, A., Buning, J., Boudreau, P., & Thomas, J. (2023). When flow meets business: A study of mountain biking. *Annals of Tourism Research Empirical Insights*. Preluat pe Noiembrie 2023, de pe <https://doi.org/10.1016/j.annale.2023.100102>
- Heil, G. (2024, Decembrie). *Singletracks*. Preluat pe Decembrie 2024, de pe Singletracks: <https://www.singletracks.com/mtb-trails/is-this-the-first-fully-adaptive-mtb-trail-network-in-the-world/>
-

-
- HG nr. 441. (2022). *Portal Legislativ*. Preluat pe Noiembrie 2023, de pe Ministerul Justiției:
<https://legislatie.just.ro/Public/DetaliiDocument/253521>
- IMBA. (2020). Preluat de pe International Mountain Bicycling Association: <https://www.imba-europe.org/knowledge-hub/international-trail-rating-system-itrs/>
- Imecs, Z., Mathe, A., & Kohan, B. (2022). Attitudes of local people towards Apuseni Nature Park, Romania. *Hungarian Geographical Bulletin*. doi:10.15201/hungeobull.71.2.3
- Jennings, G. (2010). *Tourism Research*. Willey. Preluat pe Septembrie 2024, de pe <https://www.wiley.com/en-au/Tourism+Research+ebook%2C+2nd+Edition-p-9780730300144>
- King, K., & Church, A. (2020). Beyond transgression: mountain biking, young people and managing green spaces. *Annals of Leisure Research*. Preluat pe August 2023, de pe <https://doi.org/10.1080/11745398.2019.1571928>
- Kuwaczka, F., Mitterwallner, V., Audorff, V., & Steinbauer, J. (2023). Ecological impacts of (electrically assisted) mountain biking. *Global Ecology and Conservation*. Preluat pe Septembrie 2023, de pe <https://doi.org/10.1016/j.gecco.2023.e02475>
- Lamont, M. (2009, Apr 27). Reinventing the Wheel: A Definitional Discussion of Bicycle Tourism. *Journal of Sport and Tourism*, 14, 5-23. doi:10.1080/14775080902847363
- Leichenko, R., & Taylor, C. (2024). Promoting rural sustainability transformations: Insights from U.S. bicycle route and trail studies. *Journal of Rural Studies*. Preluat pe Mai 2025, de pe <https://doi.org/10.1016/j.jrurstud.2024.103205>
- Lotze, L., Stöhr, D., & Zimmermann, G. (2014). *Mountainbikemodell 2.0*. Tirol Land. Preluat pe Decembrie 2023, de pe https://www.bergwelt-miteinander.at/fileadmin/userdaten/Themen/01_sommer/dokumente/Gesamtkonzept_MT B-Modell_final_06_06_14.pdf
- Lower Austria. (fără an). Preluat pe Ianuarie 2024, de pe Niederösterreich-Werbung: <https://www.lower-austria.info/the-mountain-bike-route>
- Lumsdon, L. (2010). Transport and Tourism: Cycle Tourism – A Model for Sustainable Development? *Journal of Sustainable Tourism*. Preluat pe Octombrie 2023, de pe <https://doi.org/10.1080/09669580008667373>
- Manfredo, M., Vaske, J., & Teel, T. (2003). The Potential for Conflict Index: A Graphic Approach to Practical Significance of Human Dimensions Research. *Human Dimensions of Wildlife*. Preluat pe Ianuarie 2023, de pe <https://doi.org/10.1080/10871200304310>
- Miller, D., & Vaske, J. (2016). Winter Recreationist Conflict and Management Approaches at Vail Pass, Colorado. *Journal of Park and Recreation Administration*. Preluat pe Decembrie 2022, de pe <https://doi.org/10.18666/JPra-2016-V34-I2-6552>
-

-
- Moher, D., Liberati, A., Tetzlaff, J., & Altman, G. (2009). Preferred Reporting Items for Systematic Reviews and Meta-Analyses: The PRISMA Statement. *PLOS Medicine*. Preluat pe Ianuarie 2023, de pe <https://doi.org/10.1371/journal.pmed.1000097>
- Moularde, J., & Weaver, A. (2016). Serious about leisure, serious about destinations: mountain bikers and destination attractiveness. *Journal of Sport&Tourism*. Preluat pe Mai 2023, de pe <https://www.tandfonline.com/journals/rjto20>
- MTB Glossary*. (2023). Preluat pe Septembrie 2023, de pe Stoked MTB: <https://stokedmtb.com/mtb-glossary/>
- Newland, B., & Robertson, M. (2018). An Exploration of Tourists' Perceptions of a Rural Mountain Bike Event. *Journal of Applied Sport Management*. Preluat pe Aprilie 2024, de pe <https://trace.tennessee.edu/jasm/vol10/iss1/6/>
- Oja, P., Titze, S., Bauman, A., Geus, B., Krenn, P., Reger-Nash, B., & Kohlberger, T. (2011). Health benefits of cycling: a systematic review. *Scandinavian Journal of Medicine & Science in Sports*. Preluat pe Mai 2025, de pe <https://doi.org/10.1111/j.1600-0838.2011.01299.x>
- Pagot, G., Grilli, G., & Gatto, P. (2025). Into the wild? Preferences of frequent mountain and forest recreationists for accessibility and mobility. *iForest - Biogeosciences and Forestry*. Preluat pe Mai 2025, de pe <https://iforest.sisef.org/abstract/?id=ifor4802-018>
- Panzer, E. (2022). *Cultural Heritage and Territorial Identity*. Springer. Preluat pe Martie 2024, de pe <https://link.springer.com/book/10.1007/978-3-030-94468-1>
- Pastor, I. (2006). *Managementul turismului rural, agroturismului si ecoturismului*. Cluj-Napoca: Risoprint. Preluat pe Martie 2023
- PNA. (2024). *Parcul Natural Apuseni*. Preluat pe Ianuarie 2025, de pe https://www.parcapuseni.ro/index.php?option=com_content&view=article&id=232&Itemid=367
- Portal Legislativ*. (2020). Preluat pe Septembrie 2023, de pe Guvernul României: <https://legislatie.just.ro/Public/DetaliuDocument/74028>
- Pröbstl-Haider, U., Lund-Durlacher, D., Antonschmidt, H., & Hödl, C. (2017). Mountain bike tourism in Austria and the Alpine region – towards a sustainable model for multi-stakeholder product development. *Journal of Sustainable Tourism*. Preluat pe Septembrie 2014, de pe <https://www.tandfonline.com/doi/full/10.1080/09669582.2017.1361428>
- Rajé, F., & Saffrey, A. (2015). *The Value of Cycling*. University of Birmingham, Department of Transport. Phil Jones Associates. Preluat pe Octombrie 2023, de pe <https://assets.publishing.service.gov.uk/media/5a74ad3aed915d7ab83b5a59/value-of-cycling.pdf>
- Rauter, S., Supej, M., & Vodinar, J. (2023). Examining the Efficiency of Electric-Assisted Mountain Biking. *Applied Sciences*. Preluat pe Mai 2025, de pe <https://www.mdpi.com/2076-3417/13/21/11677>
-

-
- Rérat, P. (2021). The rise of the e-bike: Towards an extension of the practice of cycling? *Mobilities*. Preluat pe August 2023, de pe <https://doi.org/10.1080/17450101.2021.1897236>
- Richard, J., & Matthew, L. (2020). Mountain bike tourism economic impacts: A critical analysis of academic and practitioner studies. *Tourism Economics*, 27(3). Preluat pe August 2023, de pe <https://doi.org/10.1177/1354816620901955>
- Ritchie, W., Tkaczynski, A., & Faulks, P. (2010). Understanding the Motivation and Travel Behavior of Cycle Tourists Using Involvement Profiles. *Journal of Travel & Tourism Marketing*. Preluat pe Mai 2025, de pe <https://doi.org/10.1080/10548408.2010.481582>
- Ritchie, W. (1998). Bicycle tourism in the South Island of New Zealand: planning and management issues. *Tourism Management*, 19, 567-582. doi:[https://doi.org/10.1016/S0261-5177\(98\)00063-6](https://doi.org/10.1016/S0261-5177(98)00063-6)
- Ritchie, W., & Hall, C. (2011). Bicycle Tourism and Regional Development: A New Zealand Case Study. *Anatolia*, 10, 89-112. doi:<https://doi.org/10.1080/13032917.1999.9686974>
- Rodríguez, d., & González, R. (2014). Sample size calculation. *Allergologia et Immunopathologia*. Preluat pe Septembrie 2023, de pe <https://doi.org/10.1016/j.aller.2013.03.008>
- Rotariu, T., & Iluț, P. (1997). *Ancheta sociologică și sondajul de opinie. Teorie și Practică*. București: Polirom.
- Rus, A., Dezsi, Ș., & Ciascai, R. (2023). Transformative Experiences in Cycling Tourism: A Conceptual Framework. *Sustainability*. Preluat pe Septembrie 2023, de pe <https://www.mdpi.com/2071-1050/15/20/15124>
- Saito, H., Mitsumata, G., Bergius, N., & Shimada, D. (2022). People's outdoor behavior and norm based on the Right of Public Access: a questionnaire survey in Sweden. *Journal of Forest Research*. doi:10.1080/13416979.2022.2123301
- Schroeder, A., Fulton, C., Cornicelli, L., & McInenly, E. (2020). Recreation conflict, coping, and satisfaction: Minnesota grouse hunters' conflicts and coping response related to all-terrain vehicle users, hikers, and other hunters. *Journal of Outdoor Recreation and Tourism*. Preluat pe August 2023, de pe <https://doi.org/10.1016/j.jort.2020.100282>
- Shipway, R., & Stevenson, N. (2012). Experiencing sport tourism. *Journal of Sport & Tourism*, 17(2), 81-84. Preluat pe August 2023, de pe <https://doi.org/10.1080/14775085.2012.729897>
- Simonsen, P. S., Jorgensen, B., & Robbins, D. (1998). *Cycling Tourism*. Unit of Tourism Research, Research Centre of Bornholm. Bornholm: Unit of Tourism Research. Preluat pe Septembrie 2023, de pe https://crt.dk/wp-content/uploads/12_rapport_Cycling_tourism.pdf
- Sustrans*. (1999). Preluat pe October 2023, de pe Sustrans: <https://funding4sport.co.uk/downloads/cycle-tourism.pdf>
- Tomino, A. C., Peric, M., & Wise, N. (2020). Assessing and Considering the Wider Impacts of Sport-Tourism Events: A Research Agenda Review of Sustainability and Strategic Planning Elements. *Sustainability*(12). doi:doi:10.3390/su12114473
-

Vaske, J., Beaman, J., Barreto, H., & Shelby, B. (2010). An Extension and Further Validation of the Potential for Conflict Index. (Routledge, Ed.) *Leisure Sciences*. Preluat pe Ianuarie 2023, de pe <https://doi.org/10.1080/01490401003712648>

Weed, M. (2007). *Sport & Tourism: A Reader*. Routledge. Preluat pe Mai 2025, de pe <https://doi.org/10.4324/9780203937686>

Weston, R., Davies, N., Lumsdon, L., McGrath, P., Peeters, P., Eijgelaar, E., & Piket, P. (2012). *The European cycle route network EuroVelo*. European Union. Preluat pe August 2023, de pe European Union: <https://ecf.com/sites/ecf.com/files/EP%20study%20on%20EuroVelo%20network.pdf>