

El impacto económico del cicloturismo en Europa

Síntesis de los principales
estudios realizados
2014





El impacto económico del cicloturismo en Europa.

Síntesis de los principales estudios realizados. 2014



Este documento se enmarca dentro de la Convocatoria de Proyectos I+D+i 2013-2014 realizada por la Consejería de Fomento y Vivienda de la Junta de Andalucía, cofinanciada en un 80% con Fondos FEDER por la Unión Europea



Edición: Primera edición. Abril de 2014

Autores y maquetación: Emili Mató i Palós y Xandra Troyano

Coordinación y supervisión: Carmen Aycart Luengo y Arantxa Hernández Colorado (Gerencia de Vías Verdes y Medio Ambiente. Fundación de los Ferrocarriles Españoles)



Agradecimientos: Nicolás Mercat (Indiggo Altermodal), Richard Weston (University of Central Lancashire), Mercedes Muñoz Zamora (Asociación Europea de Vías Verdes), Jesús Ventura Fernández y Francisco Fernández Latorre (Grupo de Investigación Estudios Geográficos Andaluces. Universidad de Sevilla)



Imágenes: archivo de la Gerencia de Vías Verdes y Medio Ambiente de la FFE, archivo de la AEVV, Wikipedia, Jean-Claude Martinez, Emili Mató y colaboradores.





Índice

1.- Justificación y Objetivo.....	3
2.- Introducción.....	4
2.1.- La situación de la bicicleta en Europa.....	5
2.2.- La bicicleta como medio de transporte.....	11
2.3.- La economía de la bicicleta.....	19
3.- El cicloturismo. Conceptos.....	25
4.- Rutas ciclistas, estudios analizados y metodología utilizada.....	31
5.- Los principales perfiles de cicloturistas y sus comportamientos.....	34
6.- Incidencia económica del cicloturismo.....	48
6.1.- Los impactos económicos directos.....	48
6.2.- Los impactos económicos indirectos.....	58
6.3.- El impacto del cicloturismo a nivel local.....	63
7.- La evolución del cicloturismo y las perspectivas futuras.....	66
8.- Las bicicletas y el transporte público colectivo.....	69
9.- El mercado del cicloturismo.....	74
9.1.- Los criterios de elección de un destino cicloturista.....	74
9.2.- Análisis de los mercados emisores.....	77
10.- Debilidades, Amenazas, Fortalezas y Oportunidades del cicloturismo en Europa.....	90
11.- Glosario y abreviaturas.....	94
12.- Bibliografía, Informes.....	95
Anexo 1	99





El impacto económico del cicloturismo en Europa

Síntesis de los principales estudios realizados

1.- Justificación y objetivo

En las dos últimas décadas el cicloturismo ha registrado un incremento sustancial de practicantes. Este incremento ha impulsado la realización de numerosos estudios con el fin de dar respuesta a algunas preguntas planteadas, especialmente entre los gestores públicos: ¿Qué consecuencias ambientales y económicas implica esta tendencia? ¿Crea nuevos puestos de trabajo? ¿Están justificadas las inversiones públicas en infraestructuras para usuarios de la bicicleta? ¿Hace falta una promoción específica para el cicloturismo? ¿Tiene potencial de crecimiento?

Estas son algunas de las cuestiones que, en distintos puntos de Europa, animan la realización de numerosos estudios sobre el impacto económico del cicloturismo, especialmente en aquellos destinos donde previamente se habían desarrollado productos cicloturistas o allí donde estaban proyectados, pendientes de realizarse.

El objetivo principal de este trabajo es conocer, analizar, comparar y sintetizar dichos estudios para aportar algunas respuestas globales tomando como referencia distintas experiencias y realidades, aplicables al mercado español, con especial atención a territorios de interior. Destinos de sobrado atractivo turístico pero de difícil comercialización al no tener un reclamo que aproveche la tendencia del cicloturismo bien desarrollado.





2.- Introducción



Iniciamos el presente documento con una radiografía de la bicicleta en Europa a partir de cinco aspectos directamente relacionados con su uso y donde situamos la posición de España en relación al contexto europeo.

Comprobaremos cómo el auge del cicloturismo se ha producido paralelamente y como consecuencia del incremento del uso de la bicicleta como medio de transporte. Es interesante empezar exponiendo las principales razones que han propiciado este incremento y, a continuación, las claves identificadas en relación a la economía de la bicicleta.

Nos introduciremos en el análisis del cicloturismo empezando por esclarecer el concepto en sí mismo, su importancia dentro de la política turística de la Unión Europea, las principales rutas y estudios realizados, así como la metodología básica que éstos utilizan.

Con la intención de comprender con detalle los impactos económicos directos e indirectos del cicloturismo, analizaremos el perfil del cicloturista y sus hábitos. Desgranaremos los principales datos del potencial de creación de puestos de trabajo, la evolución y las tendencias del mercado cicloturista.

Una vez conocidos los impactos económicos, se tratan los aspectos básicos para crear una buena oferta, tales como: los criterios que se utilizan para elegir una ruta como destino, el papel del transporte público en esta elección y cuáles son los principales mercados emisores de cicloturistas.

Finalmente se presenta, a modo de conclusión, un análisis DAFO del cicloturismo en Europa y en España, enumerando las debilidades, amenazas, fortalezas y oportunidades que se han detectado a lo largo de la síntesis realizada.





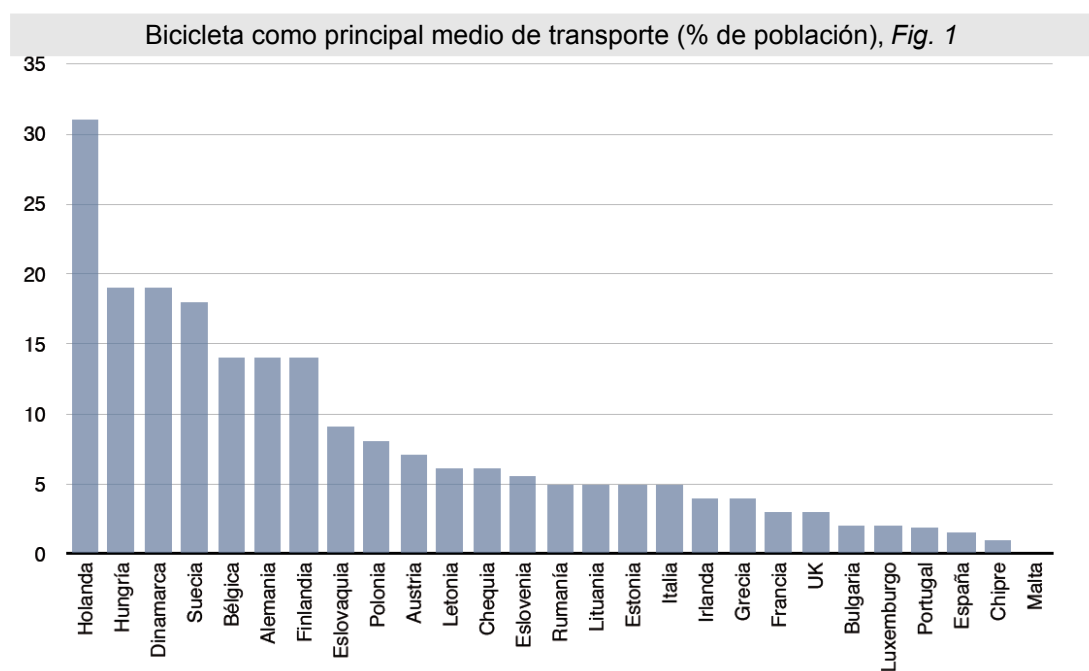
2.1.- La situación de la bicicleta en Europa

No todo lo que afecta al uso de la bicicleta y a la práctica del cicloturismo avanza a la misma velocidad en el conjunto de los países europeos. En este capítulo podremos observar la situación en Europa y en qué posición se sitúa España en relación al conjunto.

Radiografía de la situación actual en el conjunto de Europa.

La ECF (Federación Europea de Ciclistas) publicó en 2013 un documento titulado el [Barómetro de la Bicicleta](#). En este documento se analizan **cuatro de los aspectos que afectan la práctica y uso del ciclismo**. Se advierte de dificultades en la obtención de datos en periodos coincidentes, pero salvan esta dificultad cruzando datos con otras fuentes estadísticas como el [Informe Colibi](#) de los fabricantes de recambios para bicicletas.

1- La Bicicleta como medio de transporte:



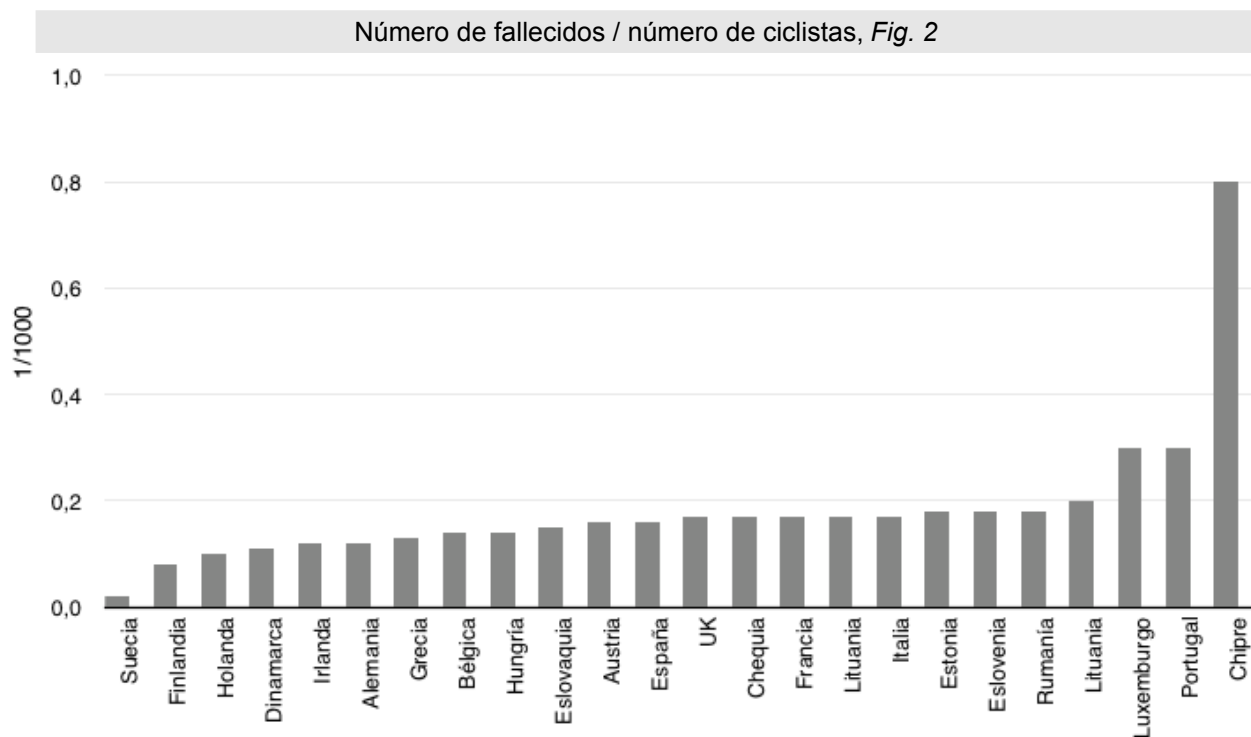
(Modificado a partir del original)
Fuente: (2013), *Barómetro de la bicicleta*, ECF

En la figura 1 observamos que, tal como era de esperar, Holanda se sitúa en primer lugar. Más del 30% de los holandeses utiliza la bicicleta como principal medio de transporte. A continuación destacan 6 países, Hungría, Dinamarca, Suecia, Bélgica, Alemania y Finlandia, donde este porcentaje se sitúa entre el 10 y el 20 %.





2- Accidentalidad:



(Modificado a partir del original)
Fuente: (2013), *Barómetro de la bicicleta*, ECF

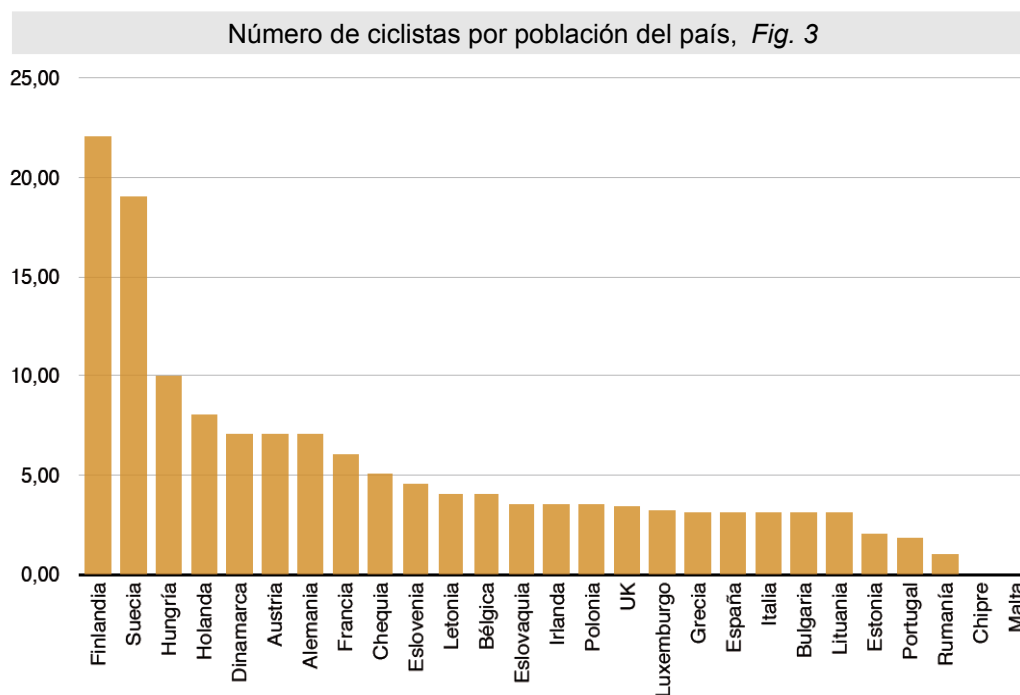
Observando esta gráfica vemos que es prácticamente inversa a la anterior. Allí donde más se usa la bicicleta, menos accidentes mortales por numero de usuario hay. En los países de más uso anualmente hay menos de 0,1 fallecido por cada 1000 ciclistas, mientras que en Chipre superan los 0,8.

La seguridad en bicicleta aumenta cuando aumenta el numero de usuarios





3- Cicloturismo :



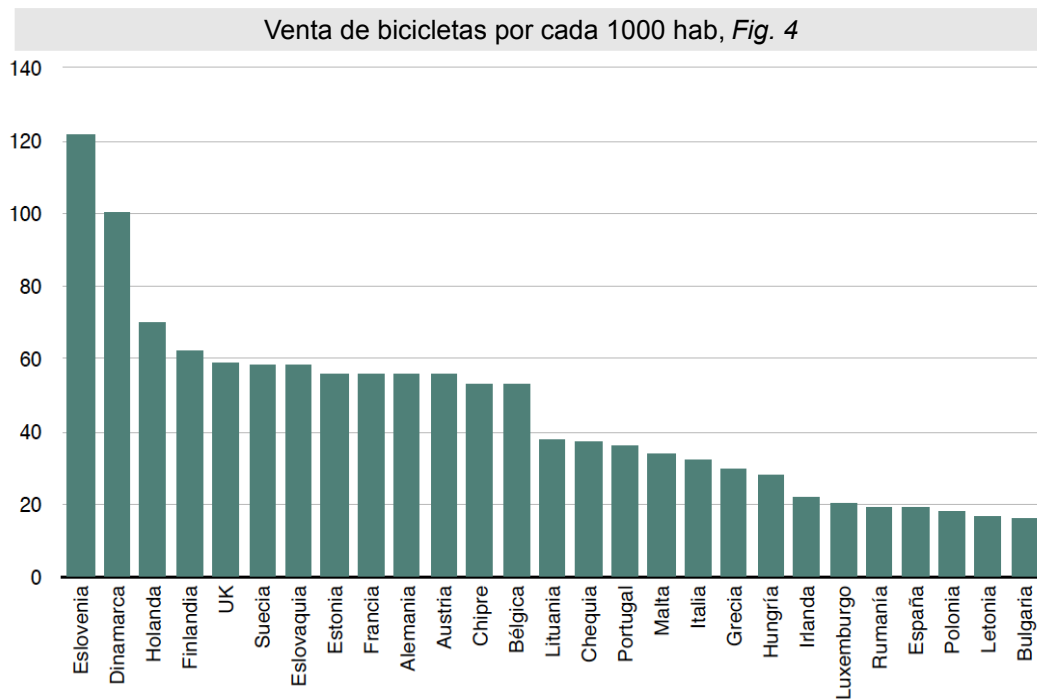
(Modificado a partir del original)
 Fuente: (2013), *Barómetro de la bicicleta*, ECF

En esta gráfica se pone de manifiesto que en los países donde más se usa la bicicleta como medio de transporte (información aportada en la gráfica 1), más practicantes de cicloturismo hay. Pero cabe destacar que hay algunos países que avanzan posiciones rápidamente en la estadística del uso de la bicicleta. El país que más puestos avanza (13 posiciones) es Francia, seguido de Finlandia y España (6 posiciones).

Cuanto más se usa la bicicleta como medio de transporte, más practicantes de cicloturismo hay



4- Mercado de bicicletas:



(Modificado a partir del original)
Fuente: (2013), *Barómetro de la bicicleta*, ECF

Posición de España en relación al “ranking” europeo, Fig. 5

	La bicicleta como medio de transporte	Seguridad rodada	Cicloturismo	Volumen de venta de bicicletas
España	25	12	19	24
Conjunto	27	27	27	27

(Modificado a partir del original)
Fuente: Elaboración propia a partir de datos (2013), *Barómetro de la bicicleta*, ECF





La tendencia del uso de la bicicleta

El caso francés.

En la publicación, “[Spécial économie du vélo \(Mercat et al., 2009\)](#)” de la agencia de desarrollo turístico en Francia (Atout France) se recoge un análisis sobre la evolución del uso de la bicicleta como medio de transporte en Francia que puede ser reproducible a muchos otros países europeos. Por ello destacaremos a continuación los principales datos:

Tras un declive de 20 años (1971 – 1991) sigue una recuperación que es muy marcada en las grandes ciudades:

Crecimiento del 22 % en la región urbana de Toulouse entre 1990 y 2003.

Crecimiento del 33% en la región urbana de Rennes entre 2000 y 2007.

Crecimiento del 200 % en París entre 1991 y 2001.

Crecimiento del 300 % en Lyon y Villeurbanne entre 1995 y 2006.

El porcentaje de uso ha aumentado marcadamente entre el personal directivo y las profesiones liberales e intermedios, así como entre los estudiantes. Pero la bicicleta no se puede considerar una simple moda de las clases acomodadas, en las ciudades con índices de uso elevados, los niveles de uso son bastante homogéneos en todas las categorías socio-profesionales.

En los años 2005-2006, el 40% de la población francesa utilizó la bici regularmente. El 30% de estos usos fueron de proximidad (trabajo, estudios, compras), mientras que el 10% lo hizo ocasionalmente y el 5% diariamente.

Tras un declive del uso de la bicicleta de 20 años, a principios de los 90 se experimentan crecimientos del uso que llegan al 300%

El caso de España

- El Barómetro de la Bicicleta en España

En España, la Fundación ECA Bureau Veritas publicó el [Barómetro de la bicicleta en España](#) los años 2009 y 2011.

En 2011, el 40,3% de la población española utilizó la bicicleta regularmente y el 7,4 % la usó cada día, mientras que en el 2009 solo un 5,6 % la usaba a diario. Como podemos ver, son datos muy parecidos a los de Francia, pero registrados 3-4 años después.





El uso para los desplazamientos cotidianos fue el que más aumentó entre 2009 y 2011 pasando del 23,6% al 30,3 % del total.

Uno de los datos a destacar del Barómetro en España, es que la opinión pública es muy favorable al uso de la bicicleta. En 2011, el 93,2% de los entrevistados consideraron que las administraciones deberían fomentar mucho (53,0%) o bastante (40,2%) el uso de la bicicleta, mientras que solo un 4,8% opinó lo contrario.

El 93% de los españoles piensa que se debe fomentar el uso de la bicicleta





2.2.- La bicicleta como medio de transporte, Sus ventajas, el porqué de su éxito

En el capítulo anterior hemos visto la relación directa que existe entre el uso de la bicicleta como medio de transporte y el cicloturismo. De los 7 países que más usuarios registran como medio de transporte (Fig. 1), 6 están entre los 7 países que más cicloturismo practican (Fig. 3). Son muchos los estudios que ponen de manifiesto que el auge del cicloturismo se ha producido de manera paralela y como consecuencia del uso de la bicicleta como medio de transporte. Interesa, pues, a los impulsores del cicloturismo conocer las principales claves que explican el éxito de la bicicleta.

Para conocer por qué incrementa el cicloturismo hay que conocer las claves que explican el éxito de la bici

La bici tiene innumerables beneficios individuales y colectivos.

Es económica. És más barata comprarla, mantenerla, guardarla, utilizarla, y además no se necesita ningún permiso especial para usarla. Sólo ir a pie es más barato.

Comparación de los gastos anuales para el desplazamiento mediante diferentes medios de transporte, Fig. 6

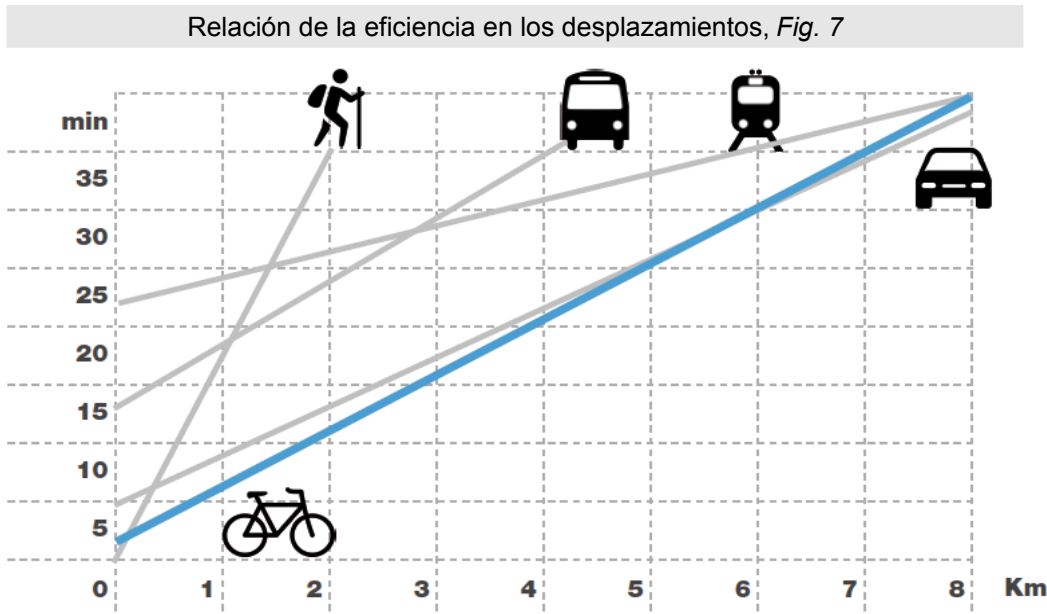
Comprar [€]	-	80	300	600	4000	-	-
Seguro Anual [€]	-	-	-	300	600	-	-
Gasolina [€]	-	-	13	145	240	-	-
Parking [€]	-	-	-	360	500	-	-
Impuestos [€]	-	-	-	100	150	-	-
Mantenimiento [€]	-	50	100	200	300	-	-
Coste Billetes [€]	-	-	-	-	-	3468	219
Coste Anual [€]	0	130	413	1705	5790	3468	219

(Modificado a partir del original) Fuente: <http://quipplan-mobility.com/site/page/product/benefits>





Es rápida, especialmente en ciudad. En la siguiente gráfica podemos observar cómo hasta los 6 primeros kilómetros de recorrido el tiempo invertido por la bici es menor a cualquiera de los otros modos de transporte. Aunque en desplazamientos interurbanos ya es usada con frecuencia para cubrir distancias que pueden superar los 15 km.



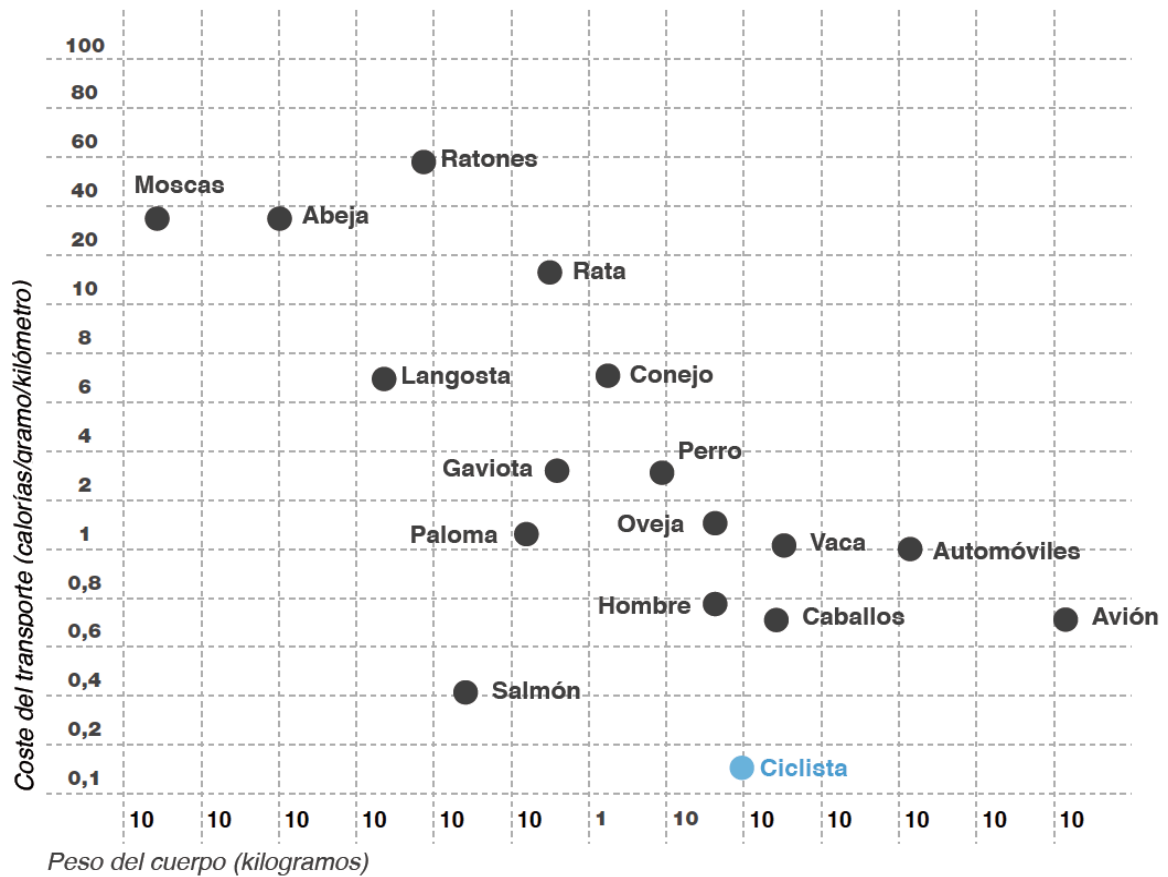
(Modificado a partir del original)
Fuente: Dekoster, J. & Schollaert, U. 2000

Es eficiente, el modo de desplazamiento más eficiente. Cuando se compara la energía consumida en el desplazamiento en función del peso de diversos animales y máquinas, comprobamos que una persona caminando es bastante eficiente (consume alrededor de 0,75 calorías por Kilogramo y kilómetro), pero no lo es tanto como un caballo, un salmón o un avión (ver figura 8). Con la ayuda de una bicicleta, sin embargo, el consumo se reduce a la quinta parte. Por consiguiente, además de incrementar la velocidad del peatón por un factor de 3 o 4, el ciclista mejora su eficiencia hasta situarse en cabeza entre las criaturas móviles y las máquinas” (Wilson, 1973).





Eficiencia energética de la movilidad de animales y máquinas, Fig. 8



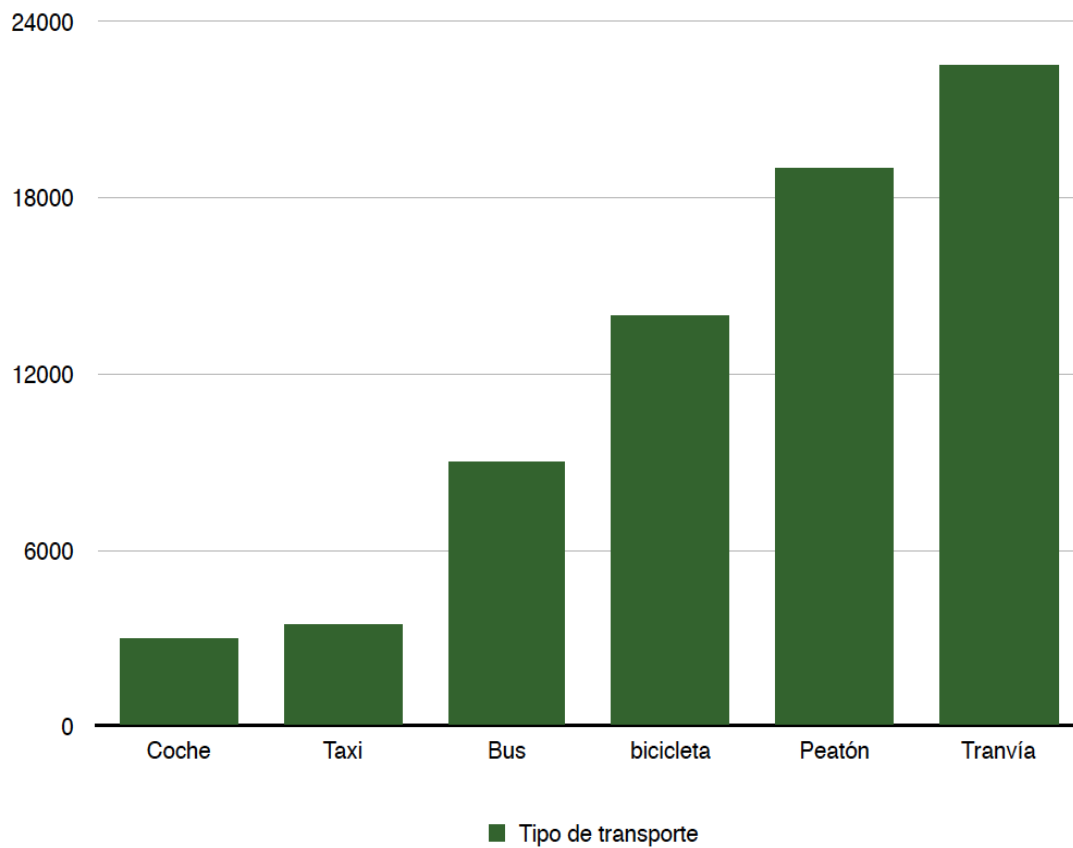
(Modificado a partir del original)
Fuente: Wilson (1973).

Respetuosa con el entorno. Se consume menos espacio público y en consecuencia se reducen los embotellamientos. Como se observa en la siguiente gráfica, cuando circulamos en coche ocupamos unas 6 veces más espacio que cuando circulamos en bicicleta. ¿Se imaginan cuánto espacio ganaríamos en las ciudades incrementando el uso cotidiano de la bicicleta?





Número de personas que circulan en una ciudad por h en un espacio de 3,5 m de ancho, Fig. 9



(Modificado a partir del original)
Fuente: Botma & Papendrecht, Traffic operation of bicycle traffic, TU-Delft, 1991.







Silenciosa. Se hace menos ruido. El ruido afecta negativamente a la salud mental y física.


No contamina. No se emiten contaminantes a la atmósfera. Según la Comisión Europea y la mayoría de organismos competentes en la materia, reducir el uso del coche es primordial para la mitigación del cambio climático.





Sostenibilidad comparada por medio de transporte, Fig. 10

						
Consumo de espacio	100	100	10	8	1	6
Consumo de energía primaria	100	100	30	0	405	34
CO	100	100	29	0	420	30
Monóxidos de nitrógeno	100	15	9	0	290	4
Hidrocarburos	100	15	8	0	140	2
CO	100	15	2	0	93	1
Contaminación atmosférica total	100	15	9	0	250	3
Riesgo inducido de accidente	100	100	9	2	12	3

 * Coche con catalizador

(Modificado a partir del original)
Fuente: DG Medio Ambiente. Comisión Europea (2000)

Es atractiva. La opinión pública se manifiesta menos favorable a la promoción del uso del coche. Un 83% de los europeos está a favor de dar un trato preferente al transporte público frente al coche y el 73% opina que la bicicleta debe gozar de un trato preferente frente al coche. El 82% de los europeos considera que las cuestiones medioambientales constituyen un problema prioritario. (DG Medio ambiente. C.E., 2000).

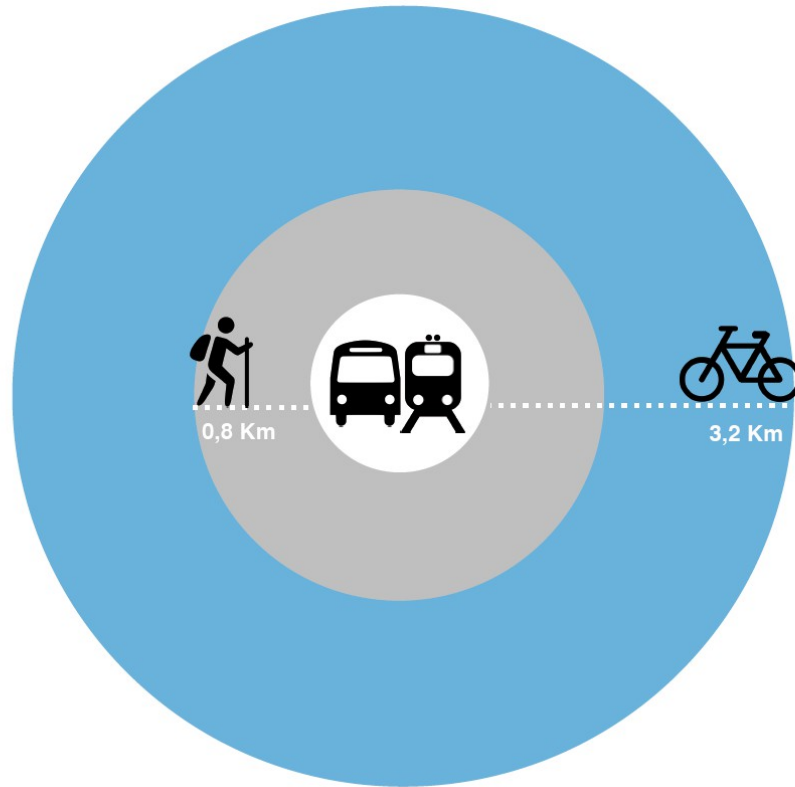
Aspecto concordante con lo que se indica en el capítulo anterior en el barómetro de la bicicleta en España.

Incentiva el uso de transporte público. La combinación transporte público-bicicleta, que implica la toma de medidas para facilitar la intermodalidad, conlleva una mejor articulación del transporte público. En las figuras 11 y 12 se observa la distancia recorrida en 10 minutos (considerada el límite aceptable para llegar a una estación de transporte público, a partir de ese punto el trayecto se va haciendo más disuasorio), y vemos cómo la bicicleta aumenta el radio de clientela de 0,8 km a 3,2 km con lo que el área de influencia de una parada de transporte público se multiplica por 16 para los ciclistas.





Área de clientela del transporte público según medio de aproximación, Fig. 11 y 12



Modo de desplazamiento	Velocidad media	Distancia recorrida en 10 min	Zona de clientela
	5 km/h	0,8 km	2 km
	20 km/h	3,2 km	32 km

(Modificado a partir del original)
Fuente: DG Medio Ambiente. Comisión Europea (2000)





Es segura. El riesgo de accidentes es similar al de los coches y en ciertas edades es mucho menor.

Riesgo de accidente según rango de edad, Fig. 13		
Grupos de edad	Automovilistas	Ciclistas
12-14	-	16,8
15-17	-	18,2
18-24	33,5	7,7
25-29	17,0	8,2
30-39	9,7	7,0
40-49	9,7	9,2
50-59	5,9	17,2
60-64	10,4	32,1
>64	39,9	79,1
Total	20,8	21,0

(Modificado a partir del original)
Fuente: DG Medio Ambiente. Comisión Europea (2000)

Destacamos en este punto una de las conclusiones a las que llegó el estudio realizado por el Ministerio de Transporte de los Países Bajos en 2009 (*“La bicicleta en los Países Bajos, Fiestberaad”*) y que ya hemos destacado anteriormente: cuanto más se usa la bicicleta, menor es el riesgo de accidente. La bicicleta también contribuye a calmar la circulación, lo que se traduce en una reducción global de los accidentes en todos los modos de transporte.

Es saludable. Finalmente hay que añadir el enorme efecto beneficioso que tiene el uso de la bicicleta sobre la salud del usuario, tanto a nivel físico como psicológico. Si adoptásemos el uso de la bicicleta en nuestros desplazamientos cotidianos, de forma general, cumpliríamos con facilidad la recomendación de la Organización Mundial de la Salud que todos conocemos; practicar 30 minutos de ejercicio físico moderado cada día.

No hay excusas que valgan

Se puede desmitificar muchos de los inconvenientes que se argumentan contra el uso de la bicicleta:

Ni la orografía: Muchas veces se dan excusas como la orografía. Sabemos que Suiza no es llano y en Basilea el 25 % de los ciudadanos usa la bici en desplazamientos habituales.





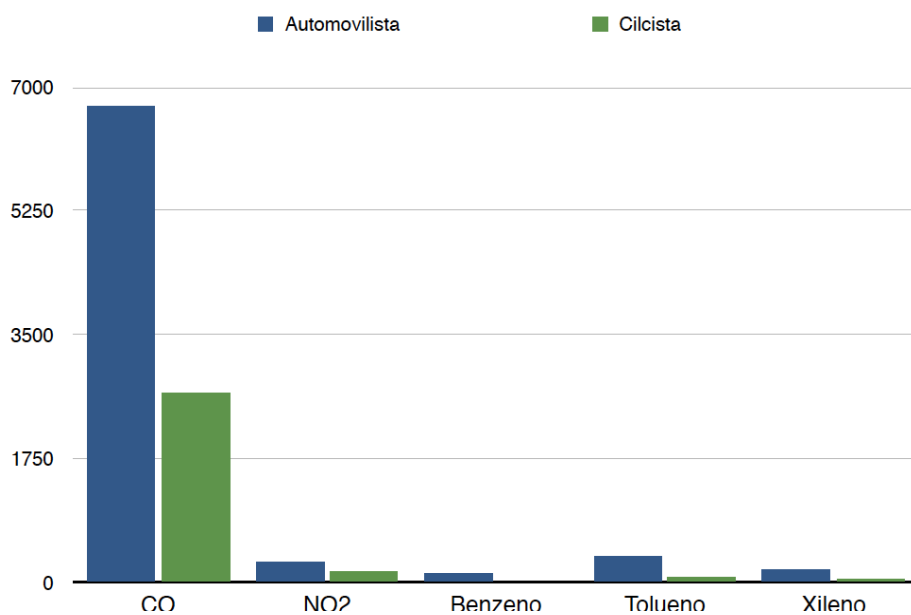
Ni el clima: Suecia es un país frío, sin embargo en Västeras, una ciudad de 115.000 habitantes, el 33% de los desplazamientos se realiza en bicicleta. Hay ejemplos para cada condición climática.

Ni la contaminación: Sabemos que el coche contamina pero suponemos que esa contaminación se concentra en la salida del tubo de escape y los ciclistas son los que respiran este aire contaminado. La realidad es que el nivel de contaminación en el habitáculo de un coche es siempre superior al índice de contaminación del aire ambiente del exterior pues, como concluye el informe de Medio ambiente de la Comisión Europea del año 2000, los gases del motor del vehículo traspasan directamente al habitáculo aunque no lo percibamos.

Quien va en coche es quien más aire contaminado respira

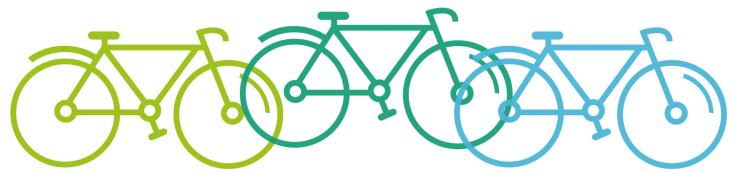
El uso de la bicicleta significa un doble efecto positivo; el primero sobre el propio ciclista y el segundo ahorrando gases contaminantes liberados al ambiente beneficiando así al conjunto de la población.

Comparación de gases contaminantes inhalados por automovilistas y ciclistas en gr./m3, Fig. 14



(Modificado a partir del original)
Fuente: DG Medio Ambiente. Comisión Europea (2000)





2.3.- La economía de la bicicleta

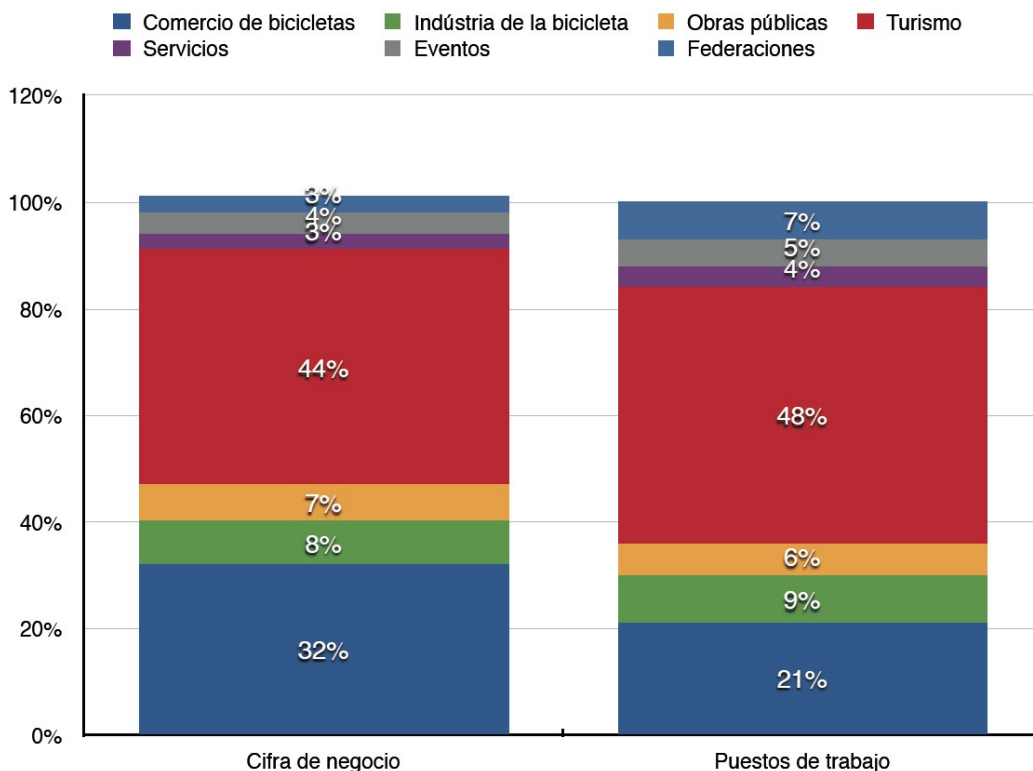
Tomando como caso de estudio Francia

Antes de centrarnos en el turismo en bicicleta, y dada la estrecha relación mostrada entre éste y el uso de la bicicleta como medio de transporte, analizaremos los elementos básicos relacionados con la economía de la bicicleta en general. Dichos impactos económicos tendrán que sumarse en muchos casos a los derivados estrictamente del cicloturismo.

Tras la bicicleta como objeto hay toda una economía relacionada, tanto directa como indirectamente. Para obtener una visión completa se ha tomado como referencia un estudio realizado en Francia y publicado en 2009 por Atout France. Dicho estudio fue elaborado conjuntamente por distintos sectores de la administración estatal francesa, así como organizaciones vinculadas con la bicicleta (*Spécial économie du vélo*; Mercat et al., 2009). El resumen de datos que se muestra a continuación procede de esta publicación.

La cifra de negocio generada anualmente por los diferentes actores económicos relacionados con la práctica de la bicicleta en Francia se puede estimar en 4500 M€ y 35.000 puestos de trabajo. Se distribuye según puede observarse en la figura 15.

Cifra de negocio y puestos de trabajo relacionados con el ciclismo en Francia, Fig. 15



(Modificado a partir del original) Fuente: *Spécial économie du vélo*. Mercat et al., 2009

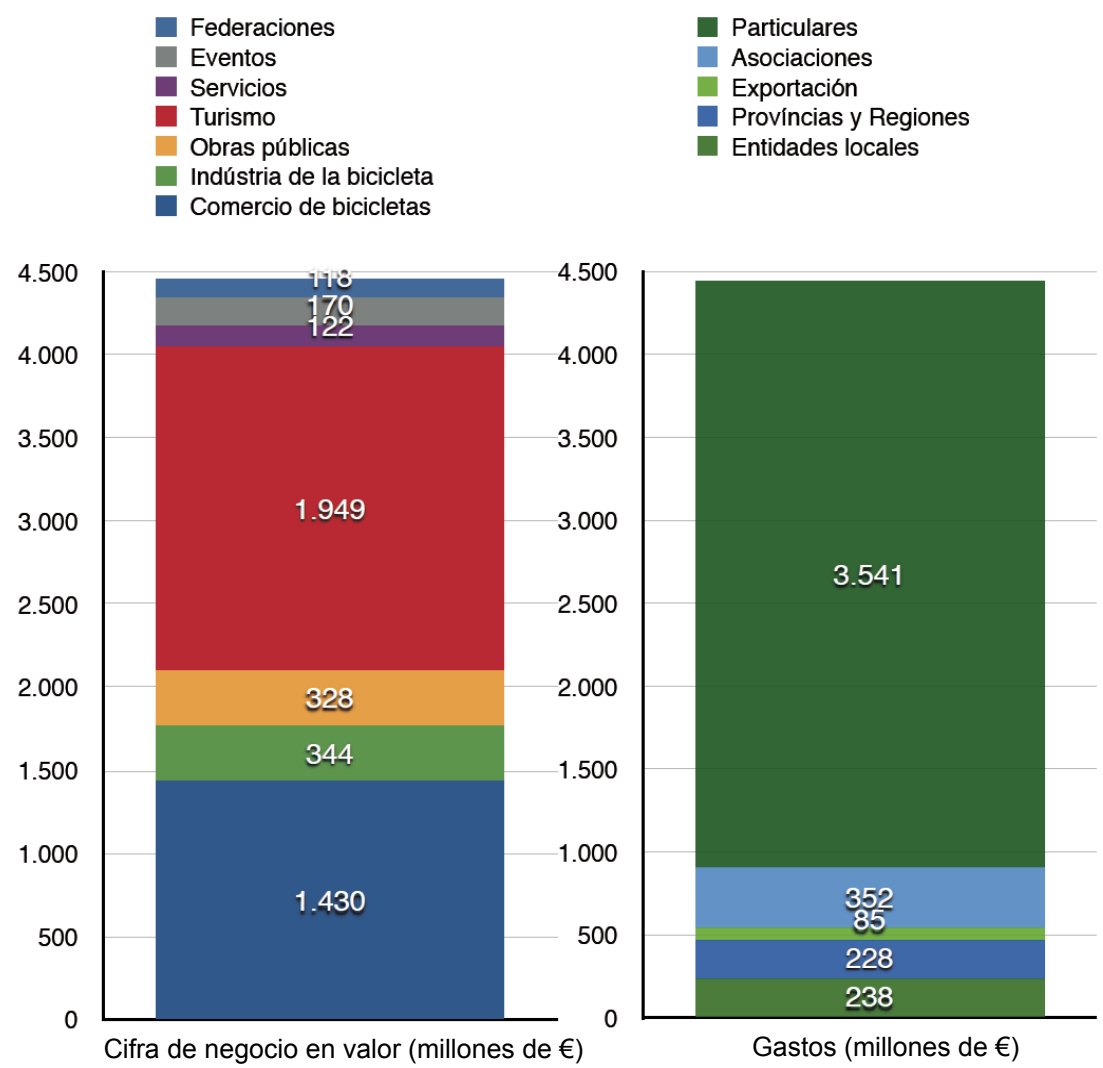




Como se observa en la figura 16, **el principal sector en cifra de negocio vinculado a la bicicleta en Francia es el turismo**. De los 4.500 M€ del total de la cifra de negocio, 1.949 corresponden al turismo, 1.430 al comercio, 344 a la industria, 328 a obras públicas, 170 a eventos, 122 a servicios y 118 a federaciones.

El cicloturismo genera el 44% de los beneficios de la economía vinculada a la bicicleta en Francia : cerca de 2.000 Millones de € en el año 2008

Detalle del negocio en millones de € relacionado con el ciclismo en Francia, Fig. 16



(Modificado a partir del original) Fuente: *Spécial économie du vélo*. Mercat et al., 2009



¿De dónde proceden los fondos que se mueven en el negocio de la bicicleta? La gran mayoría, 3.541 M€ procede de particulares (usuarios), 352 de asociaciones, 238 de la administración local, 228 de la administración provincial o regional y 85 de exportaciones.

Bicicleta y salud

Entre 2005 y 2008, la OMS llevó a cabo un amplio estudio de modelización de los beneficios de la bicicleta para la salud, involucrando en su participación a ministerios de distintos países (Austria, Gran Bretaña, Holanda, Finlandia y Suecia). La conclusión de este estudio fue que, a igualdad de condiciones de vida, un adulto de 20 a 60 años que utiliza la bicicleta tres horas a la semana para ir al trabajo tiene un riesgo de mortalidad una tercera parte menor que una persona que no va en bicicleta. En el artículo "Cycling and Health, What's the evidence?" (Cavill, N. & Davis, A., 2007) se puede encontrar una síntesis para el gran público muy pedagógica.

Quien utiliza la bici cotidianamente tiene 3 veces menos riesgo de morir prematuramente

El principal estudio que sirvió de base a la OMS para el cálculo de los beneficios de la actividad física en relación a la salud fue el del "Copenhagen Center for Prospective Population Studies" es considerado el más fiable. Este instituto siguió durante 14 años a una población de 30.000 hombres y mujeres de edades comprendidas entre los 20 y los 93 años, ciclistas y no ciclistas, que residían en el centro de la ciudad. Sus condiciones de vida e indicadores de salud se sometieron a un seguimiento regular. Los datos de dicho estudio fueron confirmados en un estudio más reciente realizado en China, (Matthews et al., 2007).

A partir de estos estudios, Mercat et al. 2009, calculan que **el impacto económico de la bicicleta sobre la salud en Francia se cifra en 5.600 M€ de ahorro anual en gastos sanitarios, 1,21 € por kilómetro recorrido en bicicleta.**

La bici ahorra en Francia 5.600 millones de € cada año en gastos sanitarios

Medio Ambiente

- Ahorros medioambientales: 160 M€ anuales.

De modo análogo al cálculo del impacto económico sobre la salud, Mercat et al., 2009 en "économie du velo" desgranar los impactos económicos relacionados con el medio ambiente a partir de numerosos estudios y tomando como punto de partida los km. recorridos en bicicleta por los ciudadanos franceses. En resumen se pueden destacar los siguientes datos, que corresponden al ahorro producido en las administraciones públicas debido al uso de la bicicleta:

- ✓ 42 M€ anuales en términos de contaminación atmosférica





- ✓ 24 M€ anuales en términos de cambio climático y efecto invernadero.
- ✓ 2 M€ anuales en términos de contaminación acústica.
- ✓ 50 M€ anuales en términos de consumo de espacio en las ciudades.
- ✓ 42 M€ anuales en términos de congestión en las ciudades.

Políticas públicas en favor de la bicicleta

Un sector notable, más en puestos de trabajo que en cifra de negocio absoluto, son las inversiones derivadas de las políticas públicas en favor de la bicicleta. A continuación podemos ver cómo se distribuyen éstas en Francia.

● - Medio urbano:

- ✓ 14.000 km acondicionados en las ciudades para los ciclistas.
- ✓ 108 M€ anuales. 1'8 € por habitante y año (datos del año 2007)

● - Medio interurbano:

- ✓ 8.000 km de vías verdes y bicirutas (rutas ciclistas señalizadas en la red viaria común)
- ✓ 10.000 km de carriles bici y 5.500 de pistas ciclables (espacio exclusivo para la bicicleta en la red viaria).
- ✓ Inversión: 150 M€ anuales. 2,4 € habitante y año.

Los consejos generales son los principales financiadores de estas infraestructuras en Francia, con un presupuesto anual de unos 100 M€, por delante de los consejos regionales (con unos 50 M€ anuales), el Estado y la Unión Europea (menos de 5 M€ en los últimos años).

Adicionales a estas inversiones hay que añadir otras en pistas de montaña, centros de bicicleta, señalización y mantenimiento hasta llegar al total anual de 328 M€.

En Francia, se calcula que hay 2.350 personas empleadas en la construcción y mantenimiento de obras públicas de infraestructuras ciclables cada año.

Cada año se emplean en Francia 2.350 personas en construcción y mantenimiento de infraestructuras ciclistas





El efecto potenciador de las inversiones públicas

Hay una relación clara entre la práctica de la bicicleta y las infraestructuras ciclables que se llevan a cabo: cuanto más invierten las ciudades, mayor es el número de usuarios de la bicicleta. Los efectos de una política de apoyo a la bicicleta se notan realmente a partir del umbral de 0,5 metros de infraestructuras por persona. Para conseguir unos niveles de uso elevados, como en Estrasburgo, las ciudades deben combinar infraestructuras, servicios y actuaciones de sensibilización.

El peso económico de la bicicleta está muy por encima del esfuerzo público que requiere (entre Estado y administraciones locales). En la actualidad, la intervención pública en Francia asciende a aproximadamente 500 M€ anuales, pero los beneficios económicos directos son nueve veces superiores.

En Francia, la inversión pública realizada (500 M€) ha generado unos beneficios económicos directos 9 veces superiores (4.500 M€)

La bicicleta en las empresas y en las administraciones locales

Los parques de bicicletas internos de las empresas y administraciones locales en Francia ascienden a 50.000 unidades, de las cuales, 35.000 son del servicio de correos. Esta elevada dotación de bicicletas permite ahorrar grandes cantidades en el coste de vehículos y representan una cifra de negocio anual de 7 M€.

En este ámbito, la bicicleta eléctrica constituye un sector en crecimiento.

Bicicleta + tren: Una gran combinación.



Los gastos en transporte de los cicloturistas itinerantes (ver cap. 3) en Francia ascienden a 206 M€, de los cuales 23 M corresponden a billetes de tren comprados en territorio francés.





Economía de los eventos deportivos.

El Tour de Francia: 272 M€ de beneficios económicos.

Además se organizan 12.000 pruebas deportivas de diversa índole que generan más de 13 M€ de beneficios económicos para la organización, la restauración y el sector hotelero.

Fiestas de la bicicleta

La "fiesta de la bicicleta" que organiza a principios de junio el Comité de promoción de la bicicleta francés "Tous à vélo" (Todos en bicicleta), confiere repercusión nacional a muchos acontecimientos locales con un presupuesto consolidado de 3 M€.

Otro ejemplo analizado, con datos más recientes sobre la actividad económica relacionada con los eventos de la bicicleta aparte del recogido por A Tout France en su publicación, es el de **Escocia**, tal como podemos ver en la figura 17.

Lista de ejemplos de los eventos ciclistas en Escocia, Fig. 17

Nombre del evento	Nº de participantes y visitantes en 2012	Impacto económico
"TwedLove Bike week"	1.200	780000,00 £
"Highland Perthshire Cycling Festival"	7.773	2.136.000,00 £
"Ride of the Falling Rain"	135	26.000,00 £
"Tour O'Borders"	400	31.000,00 £
"Cycle Fun Day"	1.550	68.000,00 £
"Big Kirkcaldy Bike Day"	400	19.000,00 £
"Ullapool Sportive"	500	86.000,00 £
"Pedal for Scotland"	16.000	1.028.000,00 £
"BealachMor"	1.430	423.000,00 £
"BealachBeag"	726	209.000,00 £
"Skye Sportive"	328	124.000,00 £
"Stewartry Sportive"	468	137.000,00 £
"Galloway reCycle Sportive"	554	139.000,00 £
"Solway Sportive"	380	64.000,00 £
"The Mull Cyclo sportive"	370	129.000,00 £
"Cairngorm Classic"	195	154.000,00 £
"Tour the Forth"	1.000	80.000,00 £
Total	33.409	5.633.000,00 £

(Modificado a partir del original)
Fuente: Zovko, 2013





3.- El cicloturismo. Conceptos

Antes de centrarnos en los impactos económicos relacionados exclusivamente con el cicloturismo en Europa es necesario, para una buena e inequívoca comprensión de los resultados, definir bien el concepto de cicloturismo que se adopta y algunos términos que distinguen modalidades suficientemente diferenciadas.

Para ello se ha tomado los conceptos más ampliamente usados en los distintos estudios analizados en la bibliografía. Como referencia principal se toma el estudio encargado y publicado por el Parlamento Europeo sobre *La red europea de cicloturismo-Eurovelo*. En 2012 (Weston, R., Davis, N., Lumsdon, L. McGrath, P., Peeters, P., Ejgelaar, E. & Piket, P., 2012).



El término *cicloturismo* se ha tomado en sentido amplio, de manera que pudiese incluir todas aquellas actividades de ocio que utilizan la bicicleta como elemento principal aunque no incluyan pasar la noche fuera de casa.

Se entiende por **cicloturismo**, aquellas **visitas recreativas, ya sea durante más de un día o de solo un día fuera de casa, que implican el ciclismo de ocio como una parte fundamental e importante de la visita.** (Sustrans, 1999, p. 1)

Siguiendo este concepto, se pueden distinguir tres grandes subgrupos, que son analizados por separado en muchas ocasiones durante la evaluación de los impactos económicos.

Vacaciones en bicicleta: La duración incluye una noche o más fuera de casa y el ciclismo es el principal objetivo y actividad de la vacaciones. Este sería el cicloturista en sentido estricto.

En algunos estudios (INDDIGO ALTERMODAL, en Francia) se denomina **cicloturista itinerante** cuando se desplaza en bicicleta entre alojamiento y alojamiento. Esta categoría no incluye a aquellos ciclistas que utilizan la bicicleta a diario pero que se desplacen de alojamiento a alojamiento con otro modo de transporte (normalmente coche). De una manera más gráfica, los cicloturistas itinerantes serían aquellos que viajan con alforjas.

Ciclismo en vacaciones: Incluye desplazamientos en bicicleta desde el lugar de alojamiento o desde otro punto. Forma parte de las vacaciones pero no necesariamente es la única actividad.





Excursiones en bicicleta de un día: Paseos en bicicleta de más de 3 horas de duración hechos desde el domicilio habitual principalmente por motivos de ocio. Para este grupo se utiliza el término **excursionistas**.

Se excluye el ciclismo de competición, aunque no el deportivo. Se considera **ciclista deportivo** al ciclista que usa un equipamiento específico y que realiza desplazamientos de una jornada con distancias relativamente elevadas (+ de 50 km.). En este grupos se incluye tanto el ciclismo en carretera como el BTT y pueden incluirse en cualquiera de los tres grupos anteriores.

Por lo tanto, la bicicleta no sólo es medio de transporte sino que es parte integral de la experiencia turística. El viaje es tan importante como el destino y en algunos casos el viaje es el destino.

Tal como hemos visto en anteriores capítulos, los países con fuerte uso diario de la bicicleta como medio de transporte son también los países donde hay más práctica de cicloturismo y también coincide en que son destinos cicloturísticos potentes. Es el caso de Holanda, Dinamarca y Alemania. Este hecho está directamente relacionado con las inversiones realizadas en estos países en redes libres de tráfico motorizado (Weston, et al., 2012).

Política turística de la Unión Europea.

La voluntad de la Unión Europea es que el turismo contribuya al *Objetivo Europa 2020*, es decir, a un crecimiento inteligente, sostenible e inclusivo.

El sector turístico ha de tener en cuenta sus impactos ambientales, en particular los relativos al cambio climático y tratar de disminuirlos. Precisamente, el cicloturismo puede ofrecer un turismo sostenible y la reducción de dióxido de carbono (CO₂) al mismo tiempo, en consonancia con las directrices establecidas por la OMT (Simpson et al., 2008).

Asimismo, la UE reconoce al turismo en bicicleta como un medio para mejorar las condiciones de bienestar y de vida de una manera sostenible para las generaciones presentes y futuras. (Commission of the European Communities, 2006, p. 10).

Es por estos motivos, entre otros, por lo que a partir de 2009 se ha evidenciado un apoyo económico claro de la UE a las iniciativas vinculadas con el cicloturismo. (“Iron curtain trail”, North sea cycle route”, “Greenways for Tour”, “Greenways Product”, Pirinexus, etc.).

Ya en los años precedentes la UE había apoyado iniciativas para la creación de redes de itinerarios no motorizados, como las impulsadas desde la Asociación Europea de Vías Verdes (AEVV). Entre ellas, cabe destacar el proyecto REVERMED, que permitió diseñar una “red verde” apoyada esencialmente en las Vías Verdes, interconectadas entre sí por otras infraestructuras ciclables. Esta red fue diseñada a nivel de esquema director, con una longitud cercana a los 10.000 km, comunicando las regiones del área MEDOCC (Mediterráneo occidental) de Portugal, España, Francia e Italia.

En los últimos años, la Comisión Europea ha incrementado su apoyo al desarrollo de itinerarios cicloturistas en Europa, particularmente en el caso de las Vías Verdes (greenways) y de Eurovelo, habiéndolos incluido





expresamente en sus últimas convocatorias de ayudas para proyectos que contribuyan a impulsar el turismo sostenible en Europa.

Beneficios del cicloturismo

Está demostrado que el turismo en bicicleta aporta grandes beneficios a los territorios sobre los que se desarrolla y a sus habitantes. En el Estudio realizado para el Parlamento Europeo, se apuntaban algunos de estos impactos positivos (Weston et al., 2012), como son éstos:

- ✓ Potenciar el turismo interno y reducir los viajes de turismo a larga distancia, contribuyendo así de forma significativa a la reducción de emisiones de CO2.
- ✓ Fomentar el turismo transfronterizo con un impacto medioambiental mínimo y bajo nivel de emisiones.
- ✓ Animar a los ciudadanos a usar el transporte público para llegar al destino de cicloturismo, lo que causa un menor impacto ambiental que los vehículos privados o el transporte aéreo.
- ✓ Reutilizar activos como son los ferrocarriles en desuso, pistas forestales y caminos de sirga de antiguos canales.
- ✓ Estimular el desarrollo económico en las zonas rurales que no son áreas de destino de turismo de masivo.
- ✓ Propiciar una amplia implantación de empresas con base en el territorio para proporcionar alojamiento, restauración, suministros de alimentos, bebida y servicios para los cicloturistas.
- ✓ Ofrecer a los residentes locales una mejor calidad de vida a través del incremento del ejercicio físico.
- ✓ Ofrecer una forma de marcha lenta que fomenta el interés por la riqueza de la gastronomía local, el patrimonio y la vida de las comunidades atravesadas en los diferentes países y regiones de la UE.





Las Vías Verdes

En las últimas décadas se ha experimentado un extraordinario desarrollo de itinerarios ciclables en numerosos países desarrollados, en Europa y en Norteamérica. Muchas de estos itinerarios son el resultado del reciclaje de infraestructuras lineales que estaban en desuso: trazados ferroviarios y caminos de servicio de canales, especialmente. Son las denominadas Vías Verdes, que permiten el tránsito de otros usuarios adicionales a los ciclistas: caminantes, patinadores y personas con movilidad reducida.



En 1998 nació en Namur (Bélgica) la Asociación Europea de Vías Verdes (AEVV-EGWA), con la finalidad de propiciar la creación de nuevas vías y fomentar el intercambio de información y la colaboración entre entidades desarrolladoras en toda Europa. La AEVV – que desde 2009 fue trasladada a la sede de la FFE en Madrid – aglutina hoy día a cerca de 50 socios de 15 países.

Entre los proyectos más actuales de la AEVV (www.aevv-egwa.org) destacan el “Greenways

for Tourism” y el “Greenways Product”, dirigidos respectivamente a posicionar a las Vías Verdes como destinos privilegiados del turismo sostenible en Europa y a crear productos turísticos en torno a las Vías Verdes europeas.

Cabe señalar que unos años antes, en 1993, había nacido en España el Programa Vías Verdes (www.viasverdes.com), impulsado por el entonces Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente, la Fundación de los Ferrocarriles Españoles, Renfe y FEVE. La denominación “vía verde” fue entonces registrada en España por la FFE como marca restringida a las infraestructuras no motorizadas que discurrían sobre antiguos trazados ferroviarios.

Gracias a la colaboración de numerosas administraciones públicas (con el destacado liderazgo de los diversos Ministerios de Medio Ambiente), asociaciones ciudadanas y empresas privadas, hoy día discurren por la geografía española 107 Vías Verdes, que suman una longitud cercana a los 2.100 km. Son infraestructuras especialmente idóneas para la práctica del cicloturismo por personas con todo tipo de capacidades físicas, por su elevado nivel de accesibilidad, facilidad y seguridad del recorrido, además de su gran atractivo. Aún permanecen 6.000 km de trazados ferroviarios en desuso en España, de los cuales una parte importante son susceptibles de ser reutilizados como Vías Verdes.





Mapa de las Vías Verdes en España (2014) Fuente: FFE



Algunos datos ilustrativos sobre el interés que despiertan estos itinerarios en la población: la página web oficial www.viasverdes.com gestionada por la FFE alcanzó en 2013 las 700.000 visitas y 4'1 millones de páginas vistas. El canal de youtube de la FFE que aloja los 18 capítulos de la serie televisiva Vive la Vía (en su versión de 9 minutos), registró 536.000 visitas hasta marzo de 2014.

El proyecto Eurovelo

Eurovelo es una red de 70.000 km. de rutas ciclistas planificadas que cruzan el continente europeo tal como podemos observar en el mapa de la figura siguiente. Actualmente están ya en funcionamiento 45.000 km, que discurren por pistas ciclables y carreteras con escaso tráfico motorizado. La red fue iniciada en 1995 por iniciativa de la Federación de Ciclistas Europeos (ECF) y lanzada oficialmente en España en 1997, en el marco de una conferencia organizada por la Fundación de los Ferrocarriles Españoles (FFE) en Logroño. Eurovelo (www.eurovelo.org) ha sido incluida recientemente por la Comisión Europea en la red de transportes TEN-T.





Tres de las rutas Eurovelo atraviesan la Península Ibérica, existiendo algunos tramos en operación de escasa longitud en las zonas fronterizas con Francia. La FFE ya realizó en 1997 y 1998 el Estudio de Identificación de la ruta 1 de Eurovelo en su travesía española: casi 1.200 km que discurrían por las comunidades autónomas de Navarra, País Vasco, La Rioja, Castilla y León, Extremadura y Andalucía. Actualmente está abierto un proceso de definición detallada de estos itinerarios en España.





4.- Rutas ciclistas, estudios analizados y metodología utilizada

En las siguientes tablas podemos observar algunas de las principales rutas europeas de cicloturismo sobre las que se ha producido algún tipo de análisis, y en [anexo 1](#) podemos encontrar los estudios analizados para la realización de este informe.

Hay que destacar las rutas francesas, tanto por su proximidad, como por el gran nivel de estudios que se ha desarrollado en ellas y porque como hemos visto en la figura 3, Francia es el país que más ha avanzado en cicloturismo en comparación con los usos registrados en el país de la bicicleta como medio de transporte. Concretamente los siguientes itinerarios:



Tour de la Borgoña. Se trata de una ruta desarrollada en la región francesa del mismo nombre, con forma circular y con algunos ramales o antenas que parten de dicho circuito. La ruta empezó a desarrollarse en 1997 a partir de la Via Verde de Givry – Cluny, ganadora del primer premio europeo de Vías Verdes otorgado por la AEVV. En 2009 ya disponía de 690 km de recorrido señalado. A su finalización, sumará una longitud de 1200 km. de los cuales un 60% serán vías verdes.

Ruta del Loira o “Loire à Vélo”. El término y la propia ruta “Loire à Vélo” empezó a desarrollarse en 1995 en las regiones del centro del Pays del Loire en Francia y actualmente alcanza los 800 km. de itinerarios adaptados. El itinerario principal discurre a orillas del río Loira, con pendientes suaves y con muchos tramos exclusivos para usuarios no motorizados.

Ruta de los dos Mares. Llamada así porque discurre principalmente por los caminos de servicio adyacentes al Canal del Garona, entre Burdeos (cerca de la costa Atlántica) y Toulouse, y por el Canal de “Midi”, entre Toulouse y Sète (en el Mediterráneo). Es pues, principalmente una vía verde de unos 500 kilómetros que une la costa atlántica con la mediterránea.





Ruta	Km	País	Información
“Loire à Vélo”	800 km	Francia	www.francevelotourisme.com
“Le Tour de Bourgogne à vélo”	800 km	Francia	www.burgundy-by-bike.com
Ruta de los dos Mares	500 km	Francia	www.turismo-midi-pyrenees.es
Eurovelo 1: Ruta de la costa Atlántica: Cabo Norte – Sagres	8186 km	Varios	www.eurovelo.org
Eurovelo 3: Ruta de los peregrinos: Trondheim – Santiago de Compostela	5122 km	Varios	www.eurovelo.org
Eurovelo 5: Via Romea Francigena: Londres – Roma y Brindisi	3900 km	Varios	www.eurovelo.org
Eurovelo 7: Ruta del Sol: Cabo Norte – Malta	7409 km	Varios	www.eurovelo.org
Eurovelo 9: Báltico – Adriático	1930 km	Varios	www.eurovelo.org
Eurovelo 11: Europa del Este: Cabo Norte - Atenas	5984 km	Varios	www.eurovelo.org
Eurovelo 13: “Iron Courtain Trail” Mar de Barents – Mar Negro	10400 km	Varios	www.eurovelo.org
Eurovelo 15: Ruta del Rin	1300 km	Varios	www.eurovelo.org
Eurovelo 2: Galway – Moscú	5500 km	Varios	www.eurovelo.org
Eurovelo 4: Roscoff – Kiev	4000 km	Varios	www.eurovelo.org
Eurovelo 6: Atlántico – Mar Negro	4448 km	Varios	www.eurovelo.org
Eurovelo 8: Ruta Mediterránea, Cádiz – Atenas y Chipre	5888 km	Varios	www.eurovelo.org
Eurovelo 10: Circuito de la Hansa, Mar Báltico	7980 km	Varios	www.eurovelo.org
Eurovelo 12: Ruta del Mar del Norte	5932 km	Varios	www.eurovelo.org
Veloland	5000 km	Suiza	www.swissinfo.ch
Ruta del río Elbe	1165 km	Alemania	www.elberadweg-viajes.de
Ruta del Danubio	2800 km	Varios	www.austria.info (Tramo Passau a Viena)
Vías Verdes Europa		Varios	www.greenwayseurope.org
Vías Verdes España	2000 km	España	www.viasverdes.com

Breve descripción de las metodologías de estudio.

Los elementos metodológicos comunes en los estudios analizados para la elaboración del presente Informe son los siguientes:

- **Impactos a analizar:**

1.- Directos y locales: alojamiento, comidas, artesanía, viajes locales, etc.





2.- Indirectos: transporte de larga distancia, libros y guías comprados antes de salir y otros gastos antes de la salida (equipamiento)

3.- Inducidos: Salud, accidentalidad, contaminación, ocupación de espacio público.

● **Dos orientaciones metodológicas:**

Enfoque desde la oferta: datos ofrecidos por los operadores económicos (alojamientos, restaurantes, etc.)

Enfoque desde la demanda: Datos obtenidos a partir de los usuarios, incluidos los gastos que realizan.

Cada vez más, existe una metodología pactada y utilizada en distintos países que comparten rutas Eurovelo, lo cual es imprescindible para establecer datos comparativos. El enfoque desde la demanda se basa en contadores instalados en la ruta y encuestas a pie de ruta a los usuarios de las mismas.

Con estos datos de uso en periodos anuales homogéneos obtenidos a partir de los datos de contadores, se identifican las distintas tipologías de usuarios.





5.- Los principales perfiles de cicloturistas y sus comportamientos

Para comprender bien el cicloturismo, los impactos económicos que genera, cuándo y dónde, es muy útil conocer quién es el cicloturista, su perfil, cuándo lo practica, cuánto tiempo, en qué bicicleta, dónde duerme, qué actividades complementarias realiza y cómo prepara la salida.

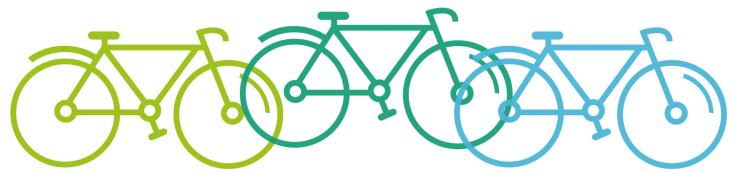
Dada la variabilidad de los aspectos analizados, se presentan en las páginas siguientes datos promedio o bien aquéllos casos mejor estudiados, más próximos o con datos más recientes.

Perfil de usuario

El perfil de usuario tipo sacado a partir de 8 mercados estudiados de 5 países diferentes (ETI, 2007; Fietsplatform, 2009a, 2009b; Ickert et al., 2005; MANOVA, 2007; Mercat, 2009; Öhlschläger, 2007; Trendscape, 2010), es el siguiente:

- ✓ Edad media: 45-55 años.
- ✓ 40% mujeres, 60% hombres.
- ✓ Con estudios secundarios y principalmente universitarios. Buen estatus social.
- ✓ El 50% viajan en grupos de 2, el 20% solos y otro 20% en grupos de 3 a 5 personas.
- ✓ Nivel de ingresos: entre 24.000 – 36.000 €/año.





Distribución de usuarios por tipología

Los datos promedio en el conjunto de Europa de la distribución modal de las distintas tipologías de cicloturistas descritos anteriormente en el apartado de conceptos varían considerablemente, especialmente el balance entre excursionistas (de 1 día) o cicloturistas, según si se trata de redes de itinerarios, regiones o rutas de largo recorrido.



El porcentaje de cicloturistas es generalmente menor en las redes de itinerarios que en las rutas de larga distancia. En la red Veloland (Suiza), el número de cicloturistas oscila entre el 4 y el 7% (Fietsplatform, 2004; Ickert & Rikus, 2008), en la región de la "Baja Austria" es del 17%, mientras que en el tramo de la Ruta del Danubio que discurre por esta misma región austríaca, el número de cicloturistas asciende al 41% del total (dwif-Consulting, 2007; MANOVA, 2007).

Para analizar con más detalle estas distribuciones se han tomado como referencia los datos de algunas de las rutas que hemos considerado más significativas.



En el Tour de la Borgoña (Francia) un 75% de los usuarios son excursionistas (usuarios de un día) y un 25 % cicloturistas. De estos últimos, un 32% son itinerantes, es decir, que van con alforjas y utilizan la bicicleta para desplazarse entre alojamientos (un 8% del total) (Mercat 2011a).

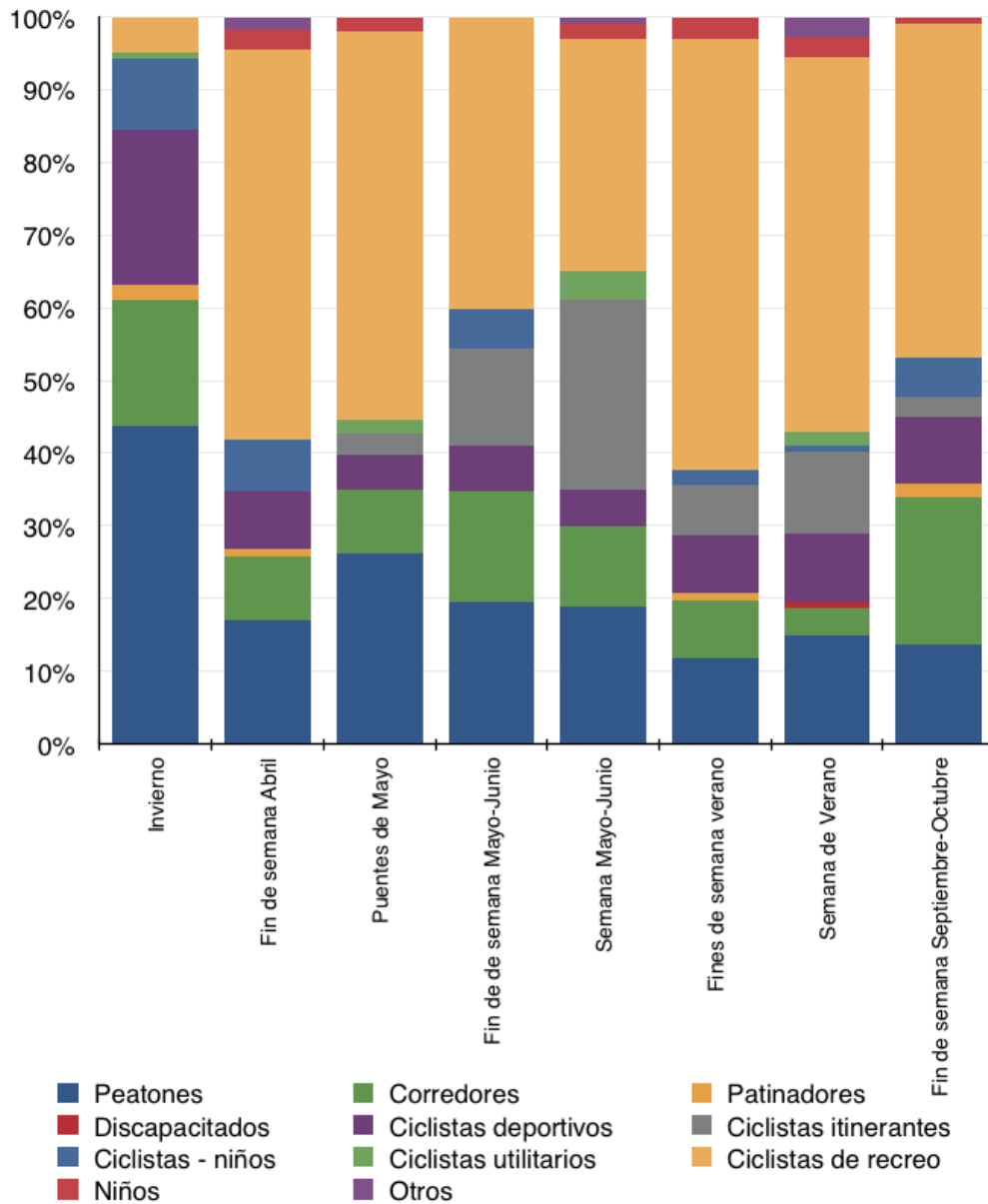
Como sucede en las vías verdes en general, es reseñable la importancia de los cicloturistas "seniors" (mayores de 55 años). Del millón de usuarios registrados en 2009 en el Tour de la Borgoña, el 25% correspondía a personas con más de 60 años, y el 27% oscilaba entre los 50 y 59 años (Mercat 2011a).

En la Ruta de los Dos Mares (Francia) destaca un porcentaje superior de ciclistas itinerantes (11% del total). En la figura 18, podemos observar una distribución de distintas tipologías de usuarios en esta ruta en función de la época del año. Cabe destacar que la distribución de usuarios recogida en invierno y en los fines de semana de septiembre - octubre es muy parecida a la distribución de usos recogida en las Vías Verdes de Girona (Mundet y Coenders, 2010), una de las pocas Vías Verdes españolas donde se han realizado estudios de uso. En éstas, llama la atención la importancia de los peatones como usuarios de la ruta. Este es un aspecto muy poco analizado en la mayoría de estudios y que, especialmente en las Vías Verdes, tiene un peso muy importante.





Ruta Dos Mares (Francia). Distribución de los distintos tipos de usuarios en función de la época del año, Fig. 18



(Modificado a partir del original)
Fuente: Mercat 2011a

En la distribución de tipologías por áreas geográficas se puede observar como en las proximidades a las ciudades (Montauban, Viletan) la presencia de peatones es proporcionalmente mayor y el uso de los ciclistas

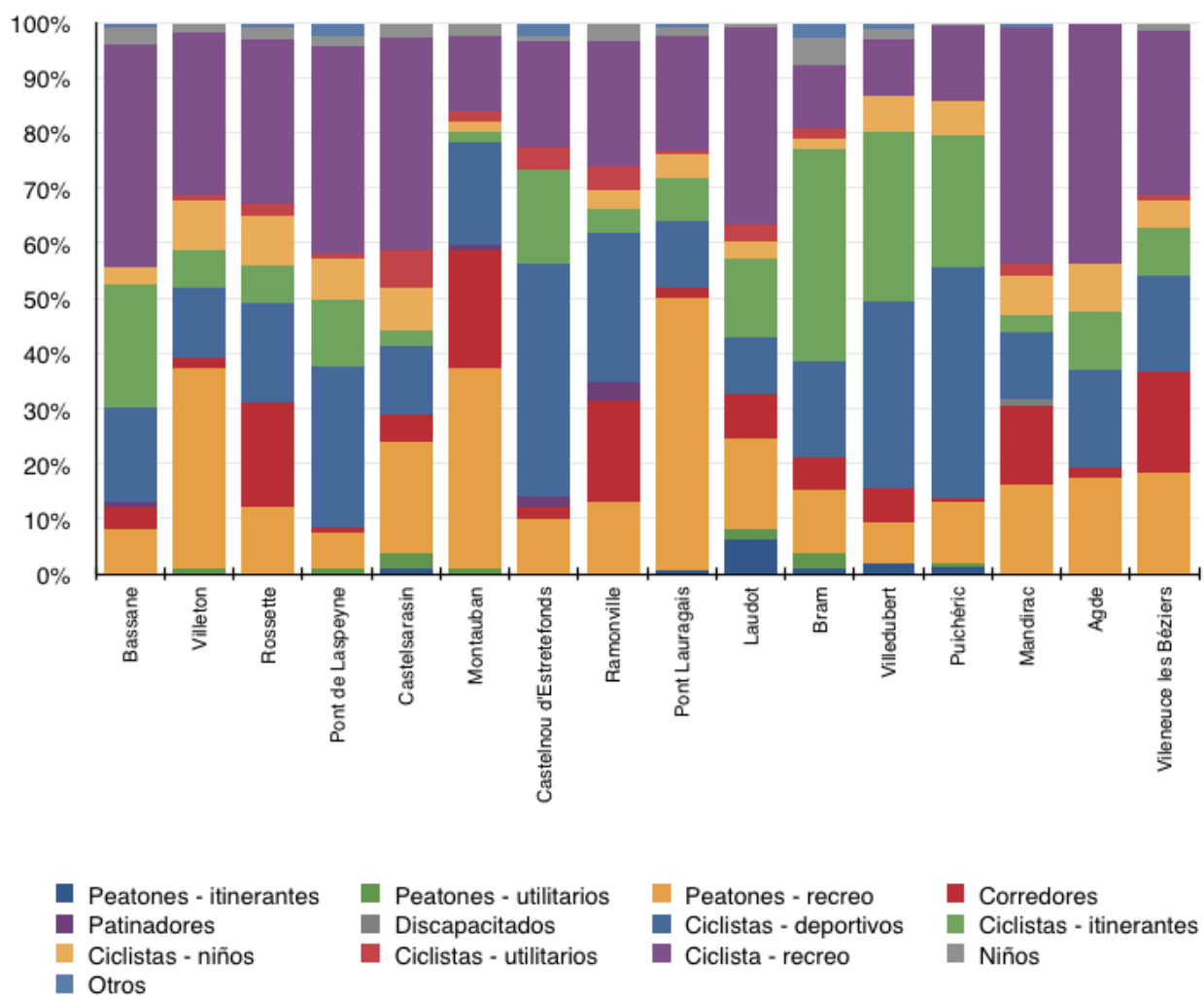




itinerantes es proporcionalmente menor. Siendo los términos absolutos de este último aproximadamente iguales que en todo el itinerario. Esto muestra la influencia de los habitantes próximos a la ruta y, por lo tanto, cómo porcentualmente aumentan los peatones y los ciclistas utilitarios cerca de las ciudades.

Se constata de forma general que los itinerarios ciclistas de larga longitud son intensamente aprovechados para sus actividades de ocio y deportivas por los habitantes de las localidades cercanas, más allá de la vocación turística de estas rutas.

Distribución de los distintos tipos de usuario en función de área geográfica, Fig. 19



(Modificado a partir del original)
Fuente: Mercat 2011a





Patrones de conducta

- Estacionalidad:



En Alemania y Reino Unido, el 79% de los viajes de cicloturismo se produce entre mayo y finales de agosto.

En Holanda, el 74% se produce en primavera y verano, el 19% en otoño y el 7% en invierno.

En Francia, Altermodal en sus distintos estudios publicados, apunta que en los meses de verano la proporción de cicloturistas respecto a ciclistas de 1 día es mayor que en las otras estaciones y los fines de semana.

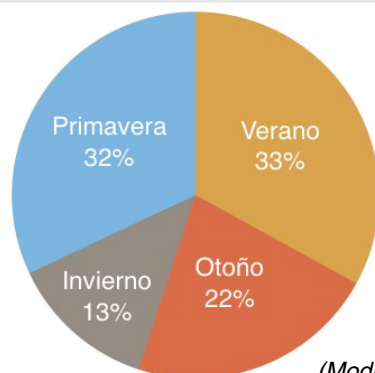
La temperatura es un fuerte factor intimidante, así como el régimen de precipitaciones.

Hay numerosos ejemplos donde a consecuencia de una climatología adversa se contabilizan descensos claramente perceptibles en el número de viajes.

Por el contrario, en países de clima más cálido, como es el caso de España, el uso de los itinerarios ciclables se distribuye a lo largo de todo el año de forma más proporcionada. Más bien puede suceder que el verano se convierta en la “temporada baja” en determinadas rutas que soportan elevadas temperaturas estivales. En el análisis realizado para la creación del producto cicloturismo en las Vías Verdes españolas (Mercodes y FFE, 2008), se aprecia claramente una distribución casi homogénea de los usuarios en las diversas estaciones del año, a partir de los datos de diversas Vías Verdes.

En los países cálidos, como España, el uso de los itinerarios se distribuye de manera relativamente homogénea a lo largo de todo el año

Afluencia de visitantes por estación del año, Fig. 20

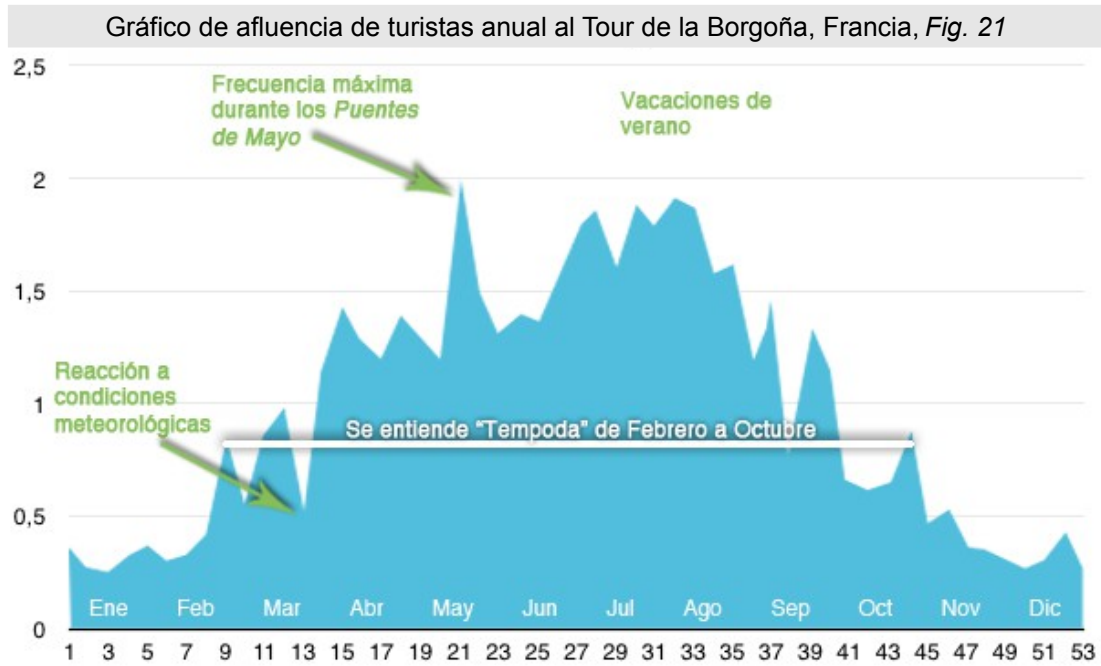


(Modificado a partir del original) Fuente: Fundación de Vías Verdes, España





- Algunos ejemplos de estacionalidad:

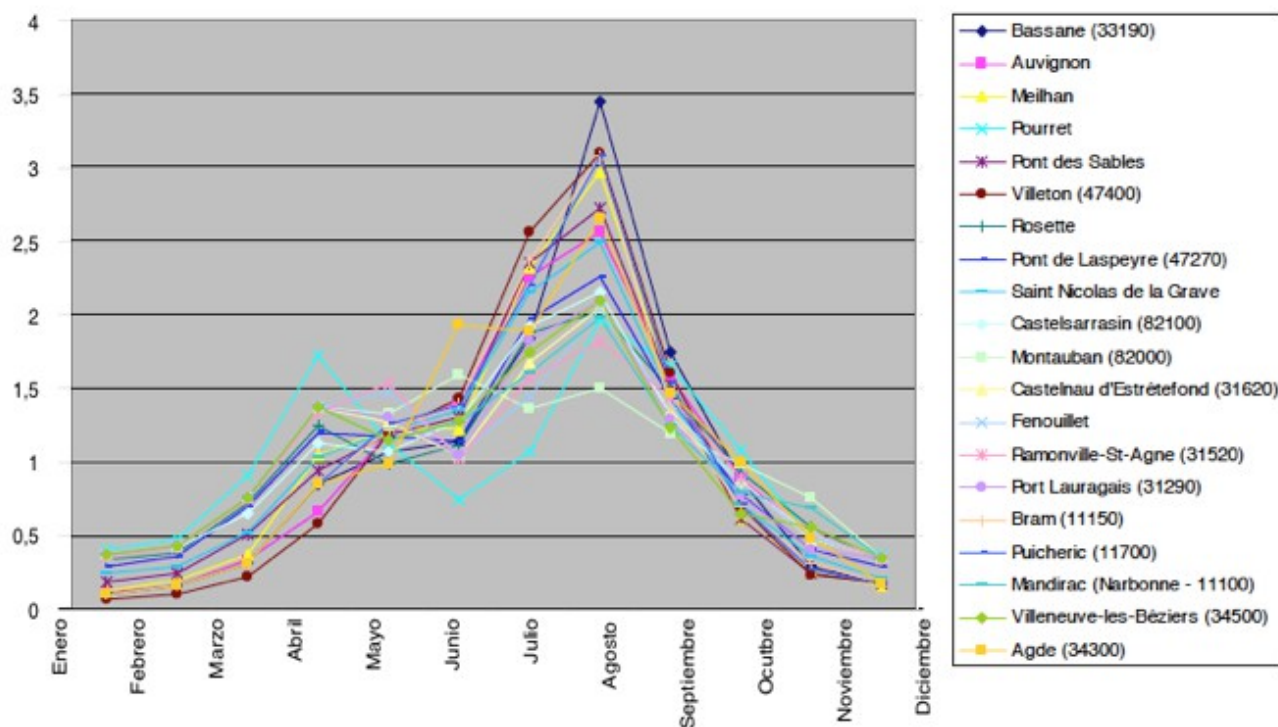


(Modificado a partir del original)
Fuente: Mercat 2011a





Gráfico de afluencia de turistas anual Ruta de los dos Mares (según punto de recogida de datos), Francia, Fig. 22



(Modificado a partir del original)
Fuente: Mercat 2011c

- El análisis de frecuentación resumido en las figuras precedentes (21 y 22), tiene unos patrones muy similares en las rutas francesas analizadas y permite hacer una segmentación en 9 periodos:
 1. Invierno: Noviembre a marzo. índice 0,35
 2. Fines de semana abril: índice 1,25
 3. Fines de semana y puente de mayo: índice 1,62
 4. Fines de semana de junio: índice 1,37
 5. Entre semana de mayo junio y setiembre: índice 1,01





6. Fines de semana y puentes de julio y agosto: índice 2,09
7. Entre semanas de verano: índice 1,98
8. Fines de semana setiembre – octubre: índice 1,37
9. Fines de semana noviembre: índice 0,69

Correspondiendo el índice 1 a la media anual podemos ver, con más detalle que en las gráficas, las oscilaciones de uso a lo largo del año.

● Tiempo de pedaleo y distancia recorrida por día:

Según el estudio general encargado por el Parlamento Europeo sobre la red de cicloturismo Eurovelo (Weston et al. 2012), los parámetros generales de tiempo de pedaleo y distancia recorrida serían los siguientes:

- ✓ En cuanto a **tiempo de pedaleo**:
- ✓ Más de 7 horas cada día: el 65% de los cicloturistas y el 5 % de los excursionistas.
- ✓ Entre 1 – 4 horas al día: el 65% de los excursionistas y el 11% de los cicloturistas.
- ✓ En cuanto a **distancia recorrida**:
- ✓ La media de km recorridos es de 60 al día entre los cicloturistas y 41 km entre los excursionistas

Aunque en las distancias recorridas hay mucha variación entre las distintas rutas. Por ejemplo en la “Loire à Velo” y Dos Mares los excursionistas recorren por día 29 km de media y los turistas 44 km, Sí se mantiene en las distintas rutas la media entre los ciclistas itinerantes: 63 km en la “Loire à Velo”, 56 km en el Tour de la Borgoña y 60 km en la ruta de los Dos Mares.

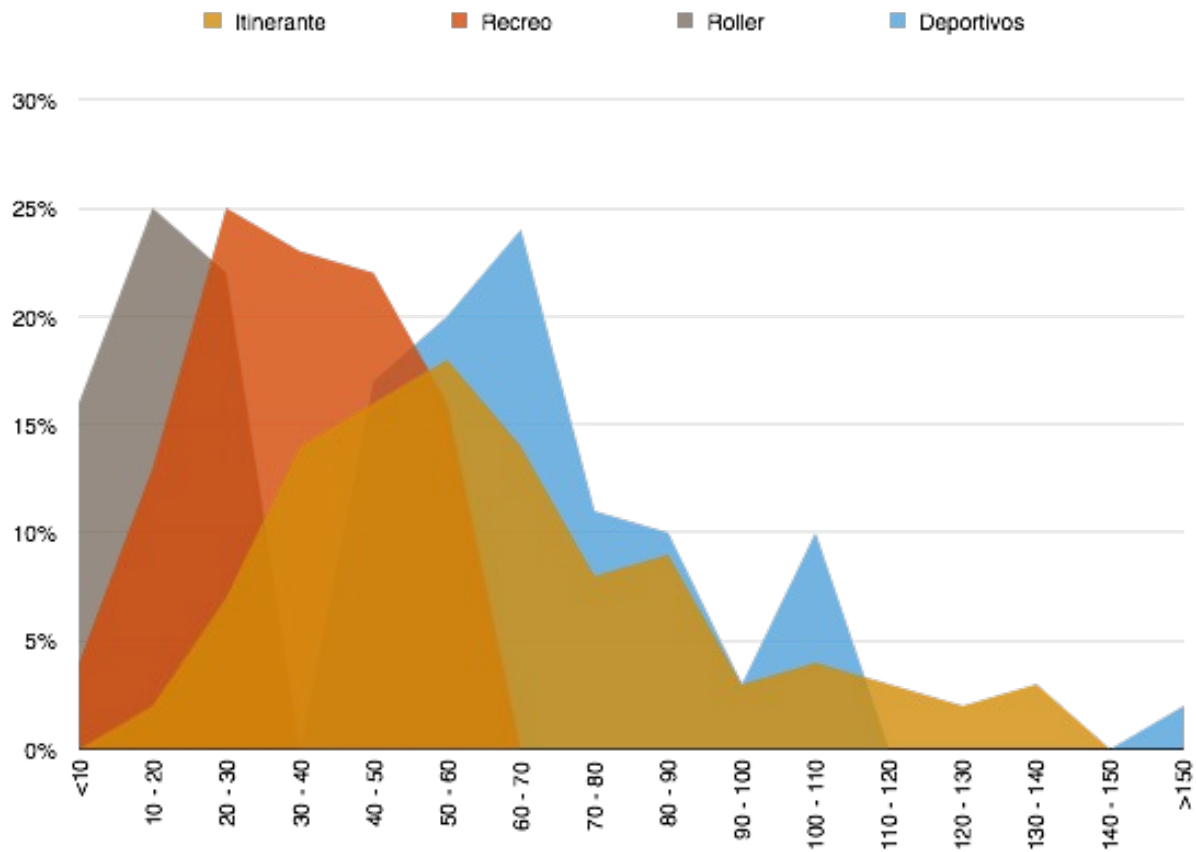
Los ciclistas itinerantes recorren de media 60 km al día, frente al promedio de 41 km de los cicloturistas excursionistas





- Ejemplo de distancias recorridas en el Tour de la Borgoña según tipología de usuario:

Distancias recorridas según tipo de usuario, Tour de la Borgoña, Francia, Fig. 23



(Modificado a partir del original) Fuente: Mercat, N. 2009a

- Duración del uso del itinerario (tiempo de viaje):

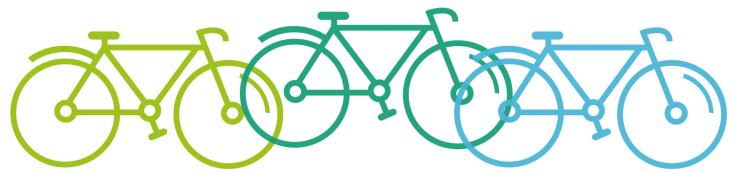
Este parámetro recoge básicamente el tiempo que un usuario invierte en el itinerario durante su viaje.

Duración	Porcentaje de cicloturistas
2 - 4 días	30
5 - 7 días	30
8 - 14 días	32
+ 15 días	8
Total	100

El dato más amplio, un promedio calculado a partir de analizar 18 rutas que afectan a 6 países diferentes, se sitúa entre 5 y 8 días, concretamente 7,7 días (ARGE Donau Österreich, 2011; ETI, 2007; Fietsplatform, 2004, 2009a; Ickert et al., 2005; MANOVA, 2007).

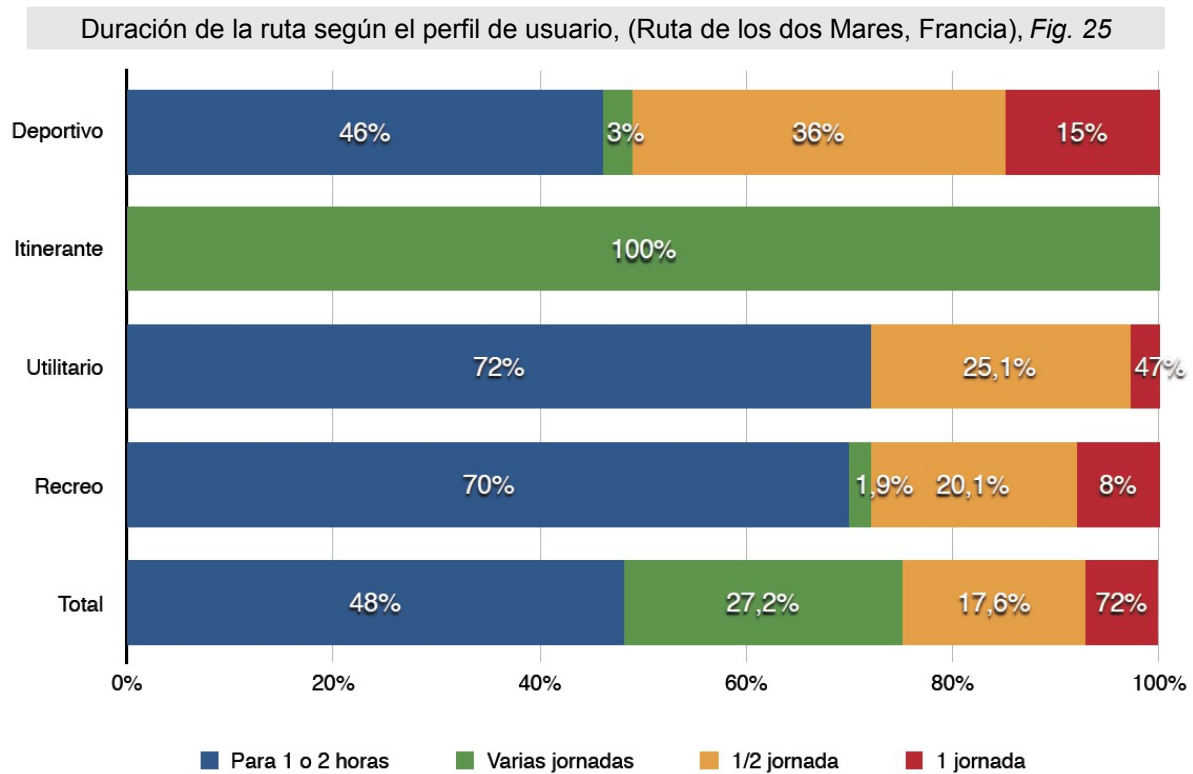
Entre los cicloturistas alemanes se ha cuantificado esta distribución de forma un poco más detallada.





(Modificado a partir del original) Fuente: Trendscape 2008a Fig. 24

En los estudios franceses se detalla el tiempo de uso de las distintas tipologías de usuarios incluyendo los excursionistas de un día. Por lo que la distribución es distinta. En la figura 25 podemos observar un patrón de la duración del uso según tipología de usuario en la ruta de los Dos Mares (Fuente: Mercat 2011c)



(Modificado a partir del original) Fuente: Mercat 2011c

Hay que destacar que los excursionistas (el 92 % en la ruta de los Dos Mares y el 90% en la “Loire à Velo”) utilizan el itinerario desde pocas horas hasta medio día. Esto explica, como veremos más adelante, el menor gasto realizado en comparación con los turistas. Se constata en general que cuanto mayor es el tiempo que se permanece en el itinerario, mayor es el gasto realizado.

Los recorridos cicloturistas duran de promedio 1 semana

● El papel de los itinerarios ciclistas como atractivo turístico:

Los itinerarios ciclistas tienen un peso muy importante a la hora de elegir el destino turístico. En la Borgoña, para un 60% de los turistas las vías verdes y “velorutas” son el elemento más importante para decidirse por un





destino, mientras que en la Loire este porcentaje asciende al 80 %. Incluimos el dato de que durante las vacaciones en estas dos áreas, utilizan la bicicleta a diario el 85 % de sus visitantes (Mercat et al., 2011 a, b y c).

● **Tipo de Alojamiento elegido:**

El tipo de alojamiento elegido por la media de cicloturistas europeos es muy variable, como podemos observar en la figura 26, aunque por lo general se elige un buen descanso puesto que la actividad física realizada, así lo requiere. Existen algunas variaciones en función del origen, por ejemplo, entre los holandeses el porcentaje de utilización de camping es más elevado que en el resto.

Tipos de alojamiento y su % de uso, Fig. 26	
Tipo de alojamiento	Promedio de uso
Hotel	30 - 60%
Pensiones / B&B	30 - 60%
Camping	10 - 20%
Albergue juventud	5 - 13%
Habitaciones privadas	2 - 27%
Otros	5 - 15%

(Modificado a partir del original)

Fuente: *Altermodal (2007), ETI (2007), Fietsplatform (2009a), Ickert et al. (2005), MANOVA (2007), Öhlschläger (2007), TMBLM (ed.) (2008), Trendscape (2010).*

● **Tipo de Bicicleta:**

En el conjunto de Europa, se estima que el 18% de los cicloturistas y 7% de los excursionistas usan bicicletas de alquiler. Este porcentaje se ha duplicado entre los años 2008 y 2011 (Weston et al., 2012).

Por otro lado, se prevé un incremento del alquiler de bicis eléctricas en el futuro. Actualmente el 15% de los cicloturistas alemanes preguntados ha respondido que cree que la alquilarán en el futuro (Trendscape, 2010).

Las ventas de la bici eléctrica en Alemania han aumentado de 70.000 unidades en 2007 a 300.000 en 2011 (Giebeler y Froitheim , 2012). En los Países Bajos, la participación de las bicicletas eléctricas de entre todas las bicicletas vendidas anualmente pasó de 0 % en 2002 al 15% en 2011 (Fietsplatform, 2009b , 2012).

● **Actividades practicadas:**

Este parámetro sólo se ha analizado en las rutas francesas, por lo que los ejemplos comentados corresponden a éstas.

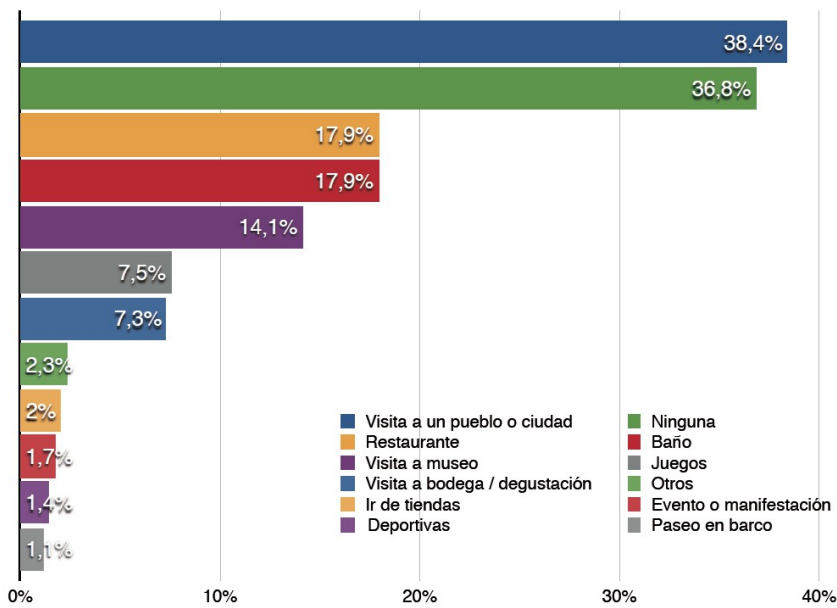
Se observa que hay mucha diferencia entre las realizadas por excursionistas o por cicloturistas. En la ruta de los Dos Mares, en la “Loire à velo” y en el Tour de la Borgoña el 70% de los excursionistas no realizan ninguna actividad adicional al recorrido en bicicleta, mientras que entre los cicloturistas el 68%, el 82 % y el 80% respectivamente si la realizan.





En la Ruta de los Dos Mares, concretamente, se realizan las actividades que se detallan en las siguientes tres gráficas, distinguiendo en cada una de ellas según la tipología de usuarios: cicloturistas en general, itinerantes y extranjeros.

Actividades durante la ruta de cicloturistas en GENERAL, Fig. 27

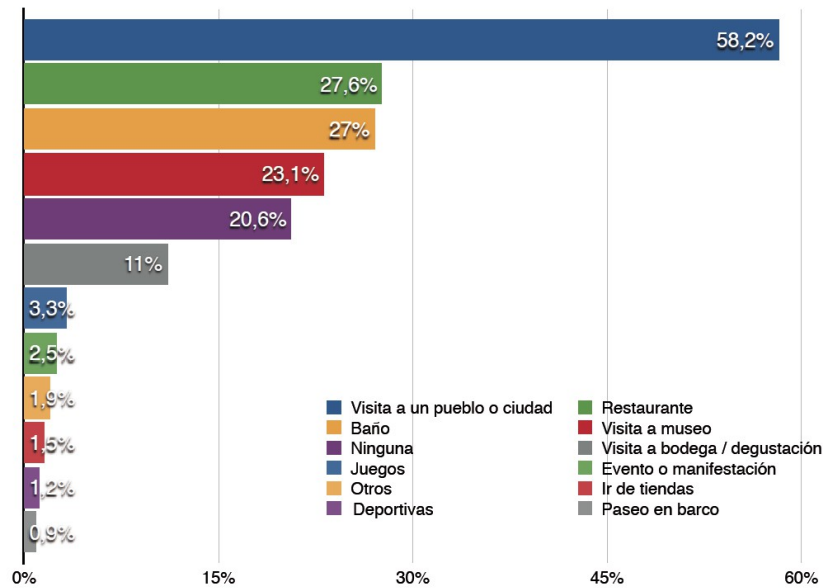


(Modificado a partir del original) Fuente: *Mercat 2011c, Ruta de los dos Mares*



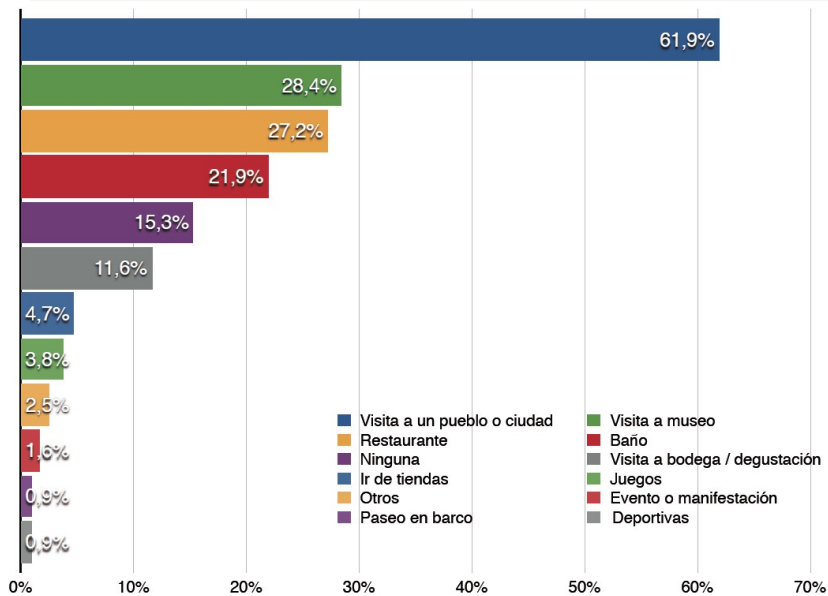


Actividades durante la ruta de cicloturistas ITINERANTES



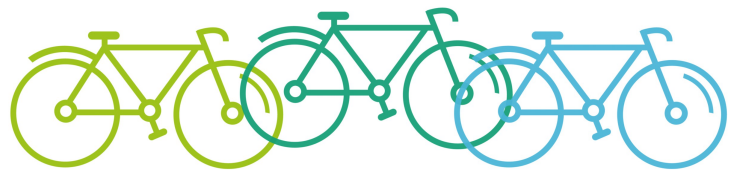
(Modificado a partir del original) Fuente: Mercat 2011c, Ruta de los dos Mares

Actividades durante la ruta de cicloturistas en EXTRANJEROS, Fig. 29



(Modificado a partir del original) Fuente: Mercat 2011c, Ruta de los dos Mares





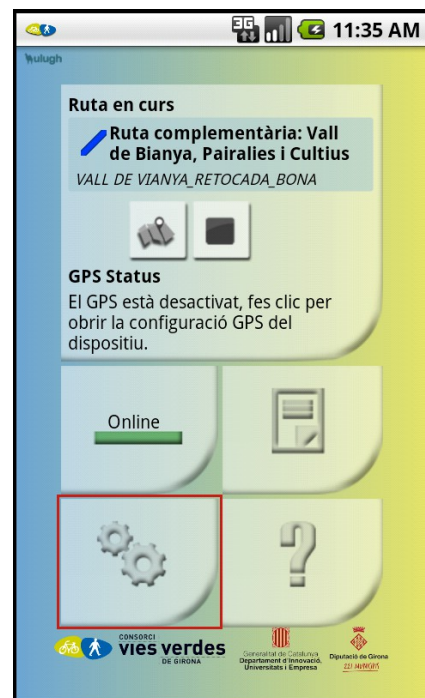
● Preparación de la ruta

Igual que en el parámetro anterior, sólo se tratan datos de las rutas francesas. Se expresan entre paréntesis los datos de los usuarios de la “Loire à Velo” y de la Ruta de los Dos Mares, respectivamente.

- ✓ La totalidad de los **turistas Itinerantes** preparan la información antes de viajar:

Con mapa (63%- 60%), a través de Internet (75 % - 57%), lo hacen en las páginas web oficiales el 56% y el 20%, mientras que el 18% y el 37 % lo hacen a través de otras. Muchos de los cicloturistas se informan utilizando un libro Guía (43,7% - 37,6 %), otros se acogen al Boca-oreja (11,8% - 24 %), los folletos (17,9 % - 23 %) y acuden a la oficina de turismo (20% - 15 %). Sólo un porcentaje mínimo de los turistas recurren a las agencias de viaje (2,7% - 3%).

- ✓ Un 84% de los **turistas deportivos** prepara igualmente la salida antes de viajar, como hacen también el 80 % de los **turistas de ocio**.
- ✓ Por su parte, la mayoría de **excursionistas** declara que ya conocen el itinerario de otras veces, y demuestra su grado de satisfacción el dato de que repiten la experiencia el 72,9 %.
- ✓ El uso de Smartphones y otros dispositivos con GPS para seguir la ruta y acceder a información de la misma está subiendo mucho entre los usuarios (9% - 7 %, y más aún entre los extranjeros 14% - 12 %).





6.- Incidencia económica del cicloturismo

6.1.- Los impactos económicos directos



La actividad económica en torno al cicloturismo es muy compleja puesto que, como hemos visto en el capítulo destinado a la economía de la bicicleta, hay muchas externalidades y agentes económicos en torno a ella.

Con el fin de simplificar los datos analizados y los resultados expuestos, en la literatura sobre este tema, se habla de **impacto económico directo** o **retorno económico** cuando se analiza el gasto hecho por un usuario en el territorio donde realiza la actividad, mientras la realiza. Estrictamente esto es lo que analizaremos en este capítulo.

¿Cuánto gasta un usuario por día?

Los cicloturistas (con pernoctación) realizan un gasto medio por día de 57,08 € incluyendo el alojamiento, situándose el rango de gasto entre 50 y 70 €/día, la media de estancia en 7,7 días y el gasto medio por viaje en 439 €.

Un cicloturista gasta de media 57,08 € al día y un total de 439 € por viaje

Este gasto se distribuye de la siguiente manera: 40% en alojamiento / 30% en comidas y bebidas / 30% en compras, transporte o actividades locales.

Los excursionistas (de 1 día) realizan un gasto medio por día de 15,39 €, situándose el rango de gasto entre 10 y 20 €, de los cuales el 60-75% se destina en comida y bebida.

El detalle de gasto basado en la comparación de dos estudios regionales (Rhineland-Palatinate, Lower Austria) y 4 estudios nacionales (Veloland Schweiz, Dutch LF-Routes, France, German overnight cycle tourists) es el siguiente:





- ✓ De los 57,08 € gastados de promedio por cada usuario, el 40% (23 €) es invertido en alojamiento, el 30% (17 €) en comida y bebida y otro 30% (17 €) en otras compras, transportes locales y otras actividades.
- ✓ El gasto realizado en zonas rurales (19,40 €) es inferior que el que se produce en ciudades pequeñas y medianas (23,90 €) y éste inferior al de grandes ciudades, con población superior a los 100.000 hab. (35,10 €).
- ✓ En las zonas donde hay pocos servicios cerca de la ruta se reduce mucho el gasto medio realizado. En el *Tour de la Borgoña* los excursionistas sólo gastan 0,9 €/día.
- ✓ El gasto en actividades (entrada a museos, elementos patrimoniales, conciertos, etc.) es muy distinto entre los turistas y los excursionistas. En la Ruta del Loire el 82% de los turistas realiza alguna actividad, frente a sólo el 30% de los excursionistas.
- ✓ En comparación con la media de gasto del conjunto de turistas en la Unión Europea, la que realizan los cicloturistas es del mismo orden de magnitud, quizás un poco inferior, pero si tenemos en cuenta que la media de días por viaje es superior, **el gasto medio por viaje es mayor en el cicloturismo que en el turismo en general.**

Estudios nacionales de Alemania y Holanda revelan datos similares, mientras que **en Francia el gasto medio del cicloturista es de unos 10 € superior al turista en general, e incluso 30 € si el cicloturista es de procedencia extranjera.**

Finalmente, se observa que el gasto medio varía según el país de origen; los holandeses son los que gastan menos (36,32 €) y los noruegos los que más (69,41 €).

El cicloturista gasta más en sus viajes que el turista convencional

Volumen total de viajes y retorno económico en Europa.

En Europa hay cada año 2.300 Millones de viajes en bicicleta, de los cuales 20 M son de turismo en sentido estricto (con pernoctaciones asociadas). El retorno económico total, es decir, el impacto económico directo que producen estos viajes es de 44.000 M € de los que 9.000 M son de turismo en sentido estricto (con pernoctaciones asociadas) (Weston, et al., 2012).

El cicloturismo produce anualmente en Europa un impacto económico directo de 44.000 millones de €

En la siguiente tabla podemos ver el valor económico estimado del cicloturismo en Europa separando cicloturistas y excursionistas, y disgregado por países. En ella podemos ver la situación que ocupa España, a la que el cicloturismo aporta en torno a 1.620 M€/año, según las estimaciones de Richard Weston, quizás el mayor analista de estos impactos a nivel europeo.



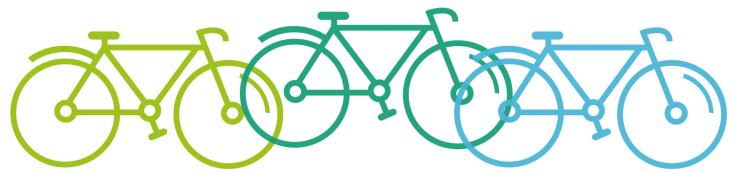


Vista general del valor económico estimado del cicloturismo en Europa, Fig. 30

País	Número de viajes de 1 día	Número de viajes con pernoctación	Ingresos de viajes de 1 día	Ingresos de viajes con pernoctación	Total
	Número de viajes en millones		Ingresos en Mil millones de €		Mil millones €
Austria	62	0,46	0,96	0,20	1,16
Bélgica	39	0,21	0,60	0,09	0,69
Bulgaria	12	0,13	0,19	0,06	0,25
Sulza	55	0,42	0,85	0,18	1,03
Chipre	0	0,00	0,01	0,00	0,01
Rep. Checa	55	0,56	0,85	0,24	1,09
Alemania	607	4,62	9,34	2,03	11,37
Dinamarca	42	0,32	0,65	0,14	0,79
Estonia	1	0,01	0,02	0,00	0,02
España	80	0,89	1,23	0,39	1,62
Finlandia	112	1,14	1,72	0,50	2,22
Francia	373	4,01	5,73	1,76	7,49
Grecia	21	0,23	0,32	0,10	0,42
Hungría	98	1,00	1,50	0,44	1,94
Irlanda	13	0,09	0,20	0,04	0,24
Italia	103	1,05	1,59	0,46	2,05
Lituania	5	0,04	0,07	0,02	0,09
Luxemburgo	1	0,00	0,01	0,00	0,01
Letonia	9	0,10	0,14	0,04	0,19
Holanda	138	1,01	2,12	0,44	2,57
Noruega	23	0,20	0,35	0,09	0,44
Polonia	101	1,06	1,56	0,47	2,02
Portugal	7	0,07	0,10	0,03	0,14
Rumanía	9	0,10	0,14	0,04	0,18
Suecia	134	1,20	2,06	0,54	2,58
Eslovenia	9	0,07	0,15	0,03	0,18
Eslovaquia	17	0,14	0,26	0,06	0,32
Reino Unido	149	1,23	2,29	0,54	2,84
	2.274	20,36	35,00	8,94	43,94

(Modificado a partir del original) Fuente: Weston, et al., 2012





A través de los análisis realizados sobre algunos itinerarios cicloturistas de larga longitud podemos desglosar estos datos con mayor grado de detalle. Veamos algunos casos a continuación.

● La red Eurovelo

- ✓ 46 M de viajes de 1 día (excursiones).
- ✓ 14,5 M de viajes de vacaciones (Itinerantes).
- ✓ 7.000 M € son de impacto directo del cicloturismo. De los cuales 6.300 son de los itinerantes y 700 de los excursionistas.

● La Ruta del Danubio

A lo largo de los 2.857 km. del río Danubio se ha ido desarrollando desde los años 80 la más antigua, popular y mejor conocida de las rutas cicloturistas existentes en Europa. Aunque cruza 10 países, el tramo más antiguo y que más popularidad ha dado a la ruta (Lumsdon, 2000) es el austriaco, que dispone de 463 km.

Ya en 1994 se contabilizaron 80.000 pernотaciones/año, experimentando un incremento del 27% en 10 años. (Landesverband für Tourismus 1996 in Lumsdon, 2000).

En 2010 se contabilizaron 145.000 ciclistas itinerantes (con pernотación) y 146.000 excursionistas. Con un retorno en este tramo de 71,8 M € (ARGE Donau Österreich, 2011).

En sus inicios, las empresas de turismo se oponían a su desarrollo porque pensaban que el turismo en bicicleta sería una moda pasajera. Actualmente, la mayoría de alojamientos y restaurantes locales, especialmente en municipios y ciudades pequeñas, confían en este sector (Bernhofer & Miglbauer, 2008). Ésta ha sido una situación recurrente en los inicios de muchas rutas, también en España. Sin embargo, en poco tiempo, esta situación cambia radicalmente.

En la actualidad, en algunas ciudades la industria turística está llegando a ser fuertemente dependiente del cicloturismo, con tasas de alojamiento que se sitúan entre el 60 y el 80% (Lumsdon, 2000)

La ocupación hotelera de los cicloturistas se acerca al 80 % en algunas ciudades del Danubio

Todo ello conlleva, según algunos estudios (Miglbauer, 2012), que la ruta está alcanzando su saturación para muchos mercados emisores tradicionales como Austria, Alemania y Holanda, por lo que se necesita establecer nuevos destinos cicloturísticos para cubrir la demanda ya existente.

El Danubio, la más popular de las rutas, está llegando a su saturación





● Veloland

Veloland es una red de itinerarios de 3.000 km. de recorrido que une los cantones Suizos desde 1998.

En 1999 se contabilizaron 3,3 M de usuarios, que ascendieron en 2009 hasta los 5 millones, con un retorno económico de 124 M € en un año (2009).

Veloland se expandió a la red “ SchweizMobil” (Red nacional de turismo lento) con 20.000 km de rutas de las que 22 son nacionales y 147 regionales. Se calcula que el retorno económico de toda la red oscila entre los 200 y los 340 M € (Stiftung SchweizMobil, 2008b).

Dispone de una gestión coordinada y compleja, que incluye la coordinación con transporte público y la creación de un sello para las empresas de alojamiento. Existen más de 100 puntos de alquiler de bicicletas con un parque que supera las 3.000 unidades.

Volumen de negocio basado en el gasto de la encuesta 2004, Fig. 31

Tipo de viaje	Día	Fin de semana	Vacaciones	Total
Clasificación: con pernoctación	-	1-2 noches	+ de 2 noches	-
Ciclistas	4.800.000	130.000	90.000,00	5.020.000
Distancia recorrida en (Millon de Km)	215	15	25	255
Gasto por persona y día (€)	8,44	45,43	71,39	-
Volumen de negocio*	64	23	56	143
“Westhoek network”	0,30	1,53	2,24	0,56

*(Modificado a partir del original)
Fuente: Uiteger & Ickert, 2005*

● Iron Curtain Trail (ICT)

Esta ruta sigue la antigua línea fronteriza del Telón de Acero entre Noruega y Turquía, a lo largo de 8.903 km de recorrido por 20 países distintos.

En el Iron Curtain Trail se contabilizan anualmente 1 millón de viajes con pernoctación, 5,3 millones de excursiones de día y un impacto económico de 521 M. (440 y 81 M respectivamente), esto es 58.000 €/km/año.

En la siguiente tabla podemos ver la distribución de estos datos entre los 20 países de la ruta, separados entre cicloturistas y excursionistas.





Vista general del valor económico del cicloturismo en "Iron Curtain Trail" (ICT), Fig. 32

País	Distancia Km	Viajes de vacaciones		Excursión de un día		Total Ingresos (millones €)
		Viajes (*1000)	Ingresos (millón €)	Viajes (*1000)	Ingresos (millones €)	
Noruega	110,0	0,8	0,4	44,5	0,7	1,1
Finlandia	1.740,0	23,8	10,5	741,2	11,4	21,9
Estonia	620,0	31,9	14,0	287,4	4,4	18,4
Letonia	686,0	26,5	11,7	391,8	6,0	17,7
Lituania	116,0	7,5	3,3	57,6	0,9	4,2
Rusia	133,0	1,2	0,5	66,0	1,0	1,5
Polonia	530,0	127,2	55,9	488,3	7,5	63,4
Alemania	1.679,0	537,1	236,2	1.430,1	22,0	258,2
Rep. Checa	350,0	50,9	22,4	191,7	2,9	25,4
Austria	316,0	43,7	19,2	166,6	2,6	21,8
Eslovaquia	72,0	18,4	8,1	75,8	1,2	9,3
Hungría	440,0	48,6	21,4	336,7	5,2	26,5
Eslovenia	58,0	6,0	2,6	32,5	0,5	3,1
Croacia	179,0	1,6	0,7	86,5	1,3	2,1
Serbia	650,0	8,2	3,6	338,5	5,2	8,8
Rumanía	173,0	3,2	1,4	80,9	1,2	2,6
Bulgaria	722,0	42,3	18,6	307,0	4,7	23,3
Macedonia	130,0	6,6	2,9	65,2	1,0	3,9
Grecia	59,0	2,0	0,9	25,2	0,4	1,3
Turquía	140,0	13,4	5,9	60,4	0,9	6,8
Total	8.903,0	1.001,0	440,3	5.273,8	81,2	521,4

(Modificado a partir del original)
Fuente: Weston et al., 2012





● Tour de la Borgoña

Esta ruta, situada en la región francesa del mismo nombre, tiene sus inicios en la *Vía Verde Givry-Cluny* creada en 1997. En 2009 disponía de 690 km de itinerario, el 60% de los cuales son vías verdes. La inversión realizada en infraestructuras entre 1996 y 2009 ha sido de 12 M€.

En esta ruta se registró 1 M de usuarios en 2009 con 25 M de Km recorridos y 34,9 M € gastados por los usuarios. Esto representa un impacto distribuido por el territorio de 50.000 €/km de itinerario/año.

En el Tour de la Borgoña, en un solo año se amortizó la inversión inicial realizada

Los retornos económicos directos globales y los impactos producidos cerca de la ruta

Dos de las rutas estudiadas en Francia por Indigo Altermodal, la Ruta del Loire y la Ruta de los Dos Mares, incorporan la evaluación de los retornos económicos producidos en el entorno próximo a la ruta. Esto es, en itinerarios llamados bucles que se apartan de la ruta central para visitar espacios próximos. Al conjunto le llaman “retornos económicos directos globales”.

• La Ruta del Loire (“Loire à vélo”)

- ✓ Usuarios registrados : 680.000 ciclistas entre octubre de 2009 a septiembre de 2010.
- ✓ Impacto económico directo sólo en la ruta principal (minimalista): 15,3 M €
- ✓ Retorno económico directo global: 24,4 M € incluye gastos realizados en los bucles laterales a la ruta. 37.000 €/Km/año.
- ✓ Inversión inicial 50 M €.
- ✓ En la figura 33 podemos observar el ratio de gasto medio por Km y por tipología en la ruta del Loire.





Gasto medio por persona y día, Fig. 33

Tipo de cicloturismo	Alojamiento	Actividad	Productos locales	Alquiler de bicicletas	Tour operador	Comida	Transporte público	Recorrido km	Media de gasto
Gastos medio por persona y día en €									
Turismo deportivo	25,15	2,58	0,69	0,56	1,69	23,41	70,70	68,00	1,04
Turismo Itinerante	22,41	3,83	1,40	0,67	2,38	29,12	63,50	63,00	1,01
Turismo de Recreo	20,06	2,73	1,80	1,84	3,11	22,43	73,80	33,00	2,26
Excursión deportiva	-	0,12	0,06	0,06	-	0,88	2,04	60,00	0,03
Excursión de recreo	-	0,28	0,05	0,13	-	1,14	2,02	30,00	0,07

(Modificado a partir del original)
Fuente: Mercat et al., 2011 b

Como podemos observar en la tabla precedente, la media por km entre los ciclistas itinerantes y deportivos es de 1€/Km y en cambio para los ciclistas de ocio es 2,26 €/Km. Esto es debido a que los recorridos realizados por estos últimos son menores (Mercat et al., 2011 b)

- [La Ruta de los Dos Mares](#) (se computa el impacto de los peatones en la ruta).
 - ✓ Usuarios: 1.291.000 de octubre de 2009 a septiembre de 2010 con un total de 29 Millones de Km recorridos.
 - ✓ Cicloturistas : 10,9 M km / excursionistas : 18,2 M km
 - ✓ Entre los cicloturistas: ocio 2,2 M km / peatones 2,5 M km / deportivos 2 M km / itinerantes 4,2 M km
 - ✓ Entre los excursionistas: ocio: 8,7 M km / peatones 6,3 M km / deportivos 3,2 M Km
 - ✓ En la figura 34 podemos observar el ratio de gasto medio por Km y por tipología en la Ruta de los Dos Mares (Mercat et al., 2011 c)





Relación de gastos diarios por perfil de usuario , Fig. 34

Perfil detallado del turista	Alojamiento	Comida	Agencias	Actividades	Productos locales (vino)	Transporte local	Alquiler bicicleta	Otros	Total gastos	Distancia por día	gasto por Km
Peatón turista	14,33	16,73	0,08	0,90	0,97	7,21	0,00	0,15	40,36	8,02	5,03
Patinador turista	22,33	15,67	0,00	0,00	0,00	3,67	0,00	0,00	41,67	13,00	3,21
Ciclo deportista turista	16,75	18,12	0,00	0,00	0,97	7,70	0,00	1,49	45,03	57,13	0,79
Ciclo turista itinerante	28,20	24,42	4,15	1,23	1,31	8,64	1,01	0,97	69,92	58,35	1,20
Ciclo turista de recreo	18,26	16,12	0,20	1,11	0,36	12,80	1,48	0,41	51,34	30,69	1,67
Peatón excursión	0,00	0,42	0,00	0,00	0,08	0,46	0,00	0,00	0,96	12,91	0,07
Patinador excursión	0,00	2,13	0,00	0,00	0,00	0,16	0,00	0,00	2,32	22,26	0,10
Ciclo deportista excursión	0,00	0,63	0,00	0,00	0,00	0,94	0,00	0,00	1,57	60,39	0,03
Ciclo recreo excursión	0,00	0,98	0,00	0,07	0,00	0,90	0,00	0,46	2,41	27,02	0,09

(Modificado a partir del original)
Fuente: Mercat et al., 2011 b

Como vemos, la media por km más alta corresponde a los peatones turistas (5,03 €/km.), lo cual se explica por el menor recorrido que realizan en comparación con los patinadores turistas (3,21 €/km) o los Ciclistas de ocio (1,67 €/km.)

Se observa que la cifra de gasto entre los excursionistas es muy inferior, no sólo en el concepto de alojamiento, sino también en el de alimentación.





La media total de gasto es parecida a la de otros itinerarios, aunque un poco menor (62 €/día en la Ruta de los Dos Mares y 68 €/día en la “Loire à Velo”).

El Retorno económico directo global en la Ruta de los Dos Mares es de 27,4 M €, lo que representa 53.000 €/Km/año. Esto incluye los gastos realizados por los usuarios en los bucles laterales a la ruta.

Las rutas cicloturistas provocan también un gran impacto turístico en su área de influencia. En el entorno del Canal de Midi, el impacto de los cicloturistas atraídos por la ruta es de 53.000 € por cada km de ruta al año

El Impacto directo solo en la ruta principal (minimalista) es de 16,2 M €.

Aun así el impacto económico por km es muy elevado. Por ejemplo **en la vía verde de Villeneuve-les-Béziers a Portiragnes el impacto económico minimalista cubre cada año los costes de inversión de la vía verde.**





6.2.- Los impactos económicos indirectos

Además del gasto que el cicloturista efectúa en su destino, realiza también otros gastos fuera de él, normalmente antes del viaje, pero vinculados a la actividad del cicloturismo. Por ejemplo el gasto en el desplazamiento hasta el itinerario o la adquisición de guías.

Así mismo hay una serie de externalidades que proporcionan un impacto económico positivo en forma de ahorro en gasto público, especialmente en Salud. El conjunto de los impactos económicos indirectos es similar al impacto económico directo o retorno económico.

No hay muchos estudios que hayan evaluado estos impactos indirectos en sus rutas. Presentamos como ejemplo los realizados por Indigo Altermodal en Francia y a partir de ellos haremos una extrapolación a nivel de toda Europa de los conceptos más importantes.

En la figura 35 podemos observar los gastos detectados en las rutas del Loire y de los Dos Mares expresadas en M € anuales. Dentro del recuadro azul se sitúan aquellos conceptos considerados para el cálculo del impacto económico directo, es decir, aquél que se ha realizado en el destino. Y fuera del recuadro azul se sitúan los conceptos evaluados para calcular el impacto económico indirecto. (Mercat et al., 2011 b y c).





Relación de ingresos en millones de € distribuidos por conceptos, Fig. 35

Ruta del Loire		Ruta de los dos Mares	
	Total		Total
Alojamiento	8,1	Alojamiento	9,7
Restauración	9,5	Restauración	7,5
“Forfais” para no residentes	1,1	“Forfais” para no residentes	0,7
Actividades	1,3	Actividades	0,5
Alimentación	0,3	Alimentación	3,0
Compra de recuerdos	0,6	Compra de recuerdos	1,0
Desplazamientos locales	3,0	Desplazamientos locales	5,2
Desplazamiento acceso al Valle de la Loire	6,6	Desplazamiento acceso a la región	0,0
Alquiler de apartamentos	0,3	Alquiler de apartamentos	0,2
Gastos en Francia antes de viajar	2,5	Gastos en Francia antes de viajar	1,4
		Gastos de la Administración	0,0
Ahorro en salud y seguridad	13,6	Ahorro en salud y seguridad	12,1
Total	46,9	Total	41,1

(Modificado a partir del original)
Mercat et al., 2011 b y c

Salud:

A partir de varios estudios europeos (ver capítulo 2.3) se ha calculado el impacto económico que vincula el ciclismo a la salud. Éste se estima entre 1 y 1'2 € por kilómetro realizado en bicicleta.

Para acotar un cálculo global estrictamente relacionado con el cicloturismo, a los kilómetros contabilizados en cada estudio de una zona determinada se excluyen los recorridos estrictamente deportivos y de atletas, puesto que éstos podrían haberse realizado igualmente aunque no existiese la ruta.

Así por ejemplo, en el caso de la Ruta de los Dos Mares, los 29 M Km recorridos por el conjunto de usuarios generan un ahorro colectivo de 34,6 M € (superior a los impactos directos), pero excluyendo los Km recorridos





por deportistas y atletas se reducen a 7,8 M de km, lo que representa 9,2 M € de ahorro en gasto público sanitario cada año. Mientras que en la *Ruta del Loire* se recorren 8,8 M de Km., excluyendo los deportivos, lo que representa 10,5 M de €. (Mercat, N. 2011b y c)

Manteniendo estas proporciones y tomando como referencia el total de viajes de cicloturismo realizados en Europa y la media de km por viaje (Weston et al., 2009), **el ahorro en gasto sanitario en el conjunto de Europa vinculado al cicloturismo estrictamente se situaría entre 20.000 y 25.000 M de € anuales.**

Gracias al cicloturismo, en Europa se ahorran entre 20 y 25 mil millones de € cada año en gasto público sanitario

Vale la pena destacar que los usos deportivos que aquí se han excluido en el cálculo del ahorro en gasto sanitario de haberse producido en cualquier otro equipamiento deportivo público hubiesen ahorrado a la administración menos dinero que de haberse producido en una vía verde. Este dato se desprende del estudio realizado en las Vías Verdes de Girona, donde se han comparado los costes de inversión y mantenimiento de distintas infraestructuras deportivas en la misma área geográfica y todas ellas son más costosas que las vías verdes, concretamente 2,7 veces superior. (Palau et al. 2012).

El coste de inversión y mantenimiento de las vías verdes en relación a su uso es mucho menor que el de cualquier otro equipamiento deportivo

Industria:

La ratio que se utiliza en Francia (Mercat, N. 2011 b y c) es de 0,33 €/km para adquisición de bicicletas y sus componentes. Para acotar un cálculo global estrictamente relacionado con el cicloturismo, a los kilómetros contabilizados en cada estudio de una zona determinada se excluyen los recorridos realizados estrictamente por ciclistas deportivos y algunos de ocio ya que igualmente habrían realizado este gasto si no existiese la ruta.

Así por ejemplo, en el caso de la Ruta de los Dos Mares se estima un impacto mínimo de 1,4 millones de €, mientras que en la Ruta del Loire el impacto estimado es de 2,5 M de €. (Mercat, N. 2011b y c)

Extrapolando estos datos, la aproximación al conjunto de Europa ofrecería una estimación de impacto de 5.554 M de €.

La industria de la bicicleta en Europa factura más de 5.500 millones de € cada año gracias al cicloturismo





Transporte:

En el cálculo del impacto directo sólo se computó el gasto en transporte realizado en el área geográfica donde se practica la actividad turística, quedando excluido el cálculo del gasto realizado para llegar al destino turístico. Para este cálculo hemos realizado una aproximación a partir del estudio “Spécial économie du vélo” (Mercat et al., 2009), en el cual se recoge que el gasto realizado en transporte para acceder a la zona es el 20% del gasto total realizado por el turista.

Teniendo en cuenta que los cicloturistas en sentido estricto gastan un total de 9.000 M €, el gasto en transporte representaría, como mínimo, 1.800 M€ para el conjunto de Europa.

Los gestores de transporte público en Europa ingresan 1.800 millones de € de los cicloturistas

Sostenibilidad ambiental del cicloturismo

Al conjunto de externalidades habría que añadir el ahorro en términos de contaminación atmosférica, cambio climático y efecto invernadero.

El cicloturismo emite entre un 50 y un 80% menos de gases de efecto invernadero en relación al transporte y un 30% menos en relación a los alojamientos utilizados.

Puesto que el cicloturismo genera unos ingresos brutos por encima de los ingresos brutos medios, su eco-eficiencia (que son los ingresos brutos medios por tonelada de CO2 emitida) es varias veces más alta que para el turismo convencional, e incluso podría ser mejor que el promedio de la economía.

Esto significa que promover el cicloturismo contribuirá a mejorar el medio ambiente y la economía en su globalidad (Weston, et. al. 2009).

El cicloturismo incide muy positivamente en la economía, respetando al máximo el medio ambiente.
Cicloturismo = Desarrollo Sostenible

Efectos multiplicadores.

Al evaluar el impacto de la actividad cicloturística, además de los gastos directos existen unos efectos económicos positivos más amplios, como el efecto proveedor o el efecto ingreso, que deben sumarse al beneficio directo. Estos efectos se explican porque la mejora de la actividad económica conlleva un incremento de empleo y de capacidad económica y, por tanto, un aumento del gasto de la misma población local beneficiada por la actividad turística. Estos efectos han sido sintetizados en un simple coeficiente multiplicador de 1,57 sobre el impacto económico, según se ha recogido en el “Scottish Tourism Multiplier Study” (Zovko,





2013). Con lo que las cantidades expresadas como impacto económico directo deberían ser multiplicadas por 1'57.

En definitiva, está muy claro que las inversiones en infraestructuras ciclistas son incuestionablemente beneficiosas, no sólo para los ciclistas, sino también para la economía en general. Según Grous (2011) el ratio beneficio/coste de las inversiones en infraestructuras ciclistas es de 19 a 1

Por cada 1 € invertido en infraestructuras ciclistas se recuperan 19 €





6.3.- El impacto del cicloturismo a nivel local

Muchos son los ejemplos de rutas ciclistas que han generado la creación de numerosas actividades económicas en sus proximidades, incluso allí donde antes no existían. Ello es especialmente relevante en aquellos lugares que anteriormente no estaban considerados destinos turísticos. En los espacios más rurales y con menor grado de desarrollo económico la incidencia de estas nuevas rutas es mayor. Es en estos espacios donde más contribuyen a fijar la población local, mediante la generación de nuevas actividades económicas. Numerosas experiencias de las vías verdes españolas así lo constatan, como se muestra en la publicación *Desarrollo sostenible y empleo en las Vías Verdes (FFE, 2011)*.



El gasto realizado por los cicloturistas también repercute en mayor medida sobre la economía local que lo que lo hace el turismo convencional. Los comercios y los proveedores de servicios a nivel local se benefician directamente del gasto del visitante, ya que ese dinero permanece y circula en el ámbito local, mientras que en las grandes ciudades es frecuente que los comercios deriven sus beneficios hacia una sede central geográficamente lejana, si se trata de una cadena de servicios o de una multinacional. En ese sentido, el gasto realizado en pequeñas localidades rurales multiplica su efecto positivo.

Abundan los ejemplos sobre cómo el cicloturismo desarrolla el empleo y la economía local especialmente en aquellos lugares donde el turismo no estaba desarrollado. Veamos algunos:

1. **Las Vías Verdes españolas aportan múltiples evidencias del impacto turístico que están generando en las comarcas atravesadas**, si bien apenas existen estudios evolutivos y sistemáticos. Sí está contrastado que, sean ciclistas o peatones quienes las utilizan, los visitantes se cuentan ya por millones a nivel nacional y el ritmo es creciente, según los datos arrojados por los contadores automáticos instalados. Aunque todavía no es posible cuantificar cuántos de estos usuarios corresponden a usuarios locales, excursionistas de un día o cicloturistas en sentido estricto, veamos algunos datos, tomando como referencia el año 2012: en la Vía Verde del Noroeste (Murcia, 76 km) se registraron 100.000 usos; en el tramo cordobés de la Vía Verde del Aceite (Vía Verde de la Subbética, 56 km) se sumaron más de 200.000 usuarios. (Fuente: entes gestores de estas Vías Verdes y FFE).
2. **Las Vías Verdes de Girona** constituyen un caso emblemático entre las españolas: **registraron en 2010**, 1'5 M de usuarios a lo largo de sus 125 kms de itinerario, de los cuales 45.000 eran cicloturistas. El consorcio creado para su gestión pasó de una persona empleada en 2003 hasta 9 personas contratadas con dedicación exclusiva en la actualidad. Además de la contratación indirecta de personal de mantenimiento, que asciende, como mínimo, a otras 4 personas. Por otro lado, la aparición de nuevas





empresas relacionadas con el cicloturismo no ha dejado de aumentar desde el año 2004. (Fuente: Consorcio Vías Verdes de Girona).

Las Vías Verdes de Girona registraron en 2010 1'5 millones de usos

3. **La Vía Verde de la Sierra** (Cádiz, Sevilla, 36 km) constituye un caso interesante de análisis, aunque no registra aún una afluencia cicloturista muy elevada. En 2013 recibió más de 150.000 usuarios, de los que la mayor parte eran visitantes foráneos. Atraviesa un territorio eminentemente rural, en el que hace pocos años no existía infraestructura turística en casi ninguno de los pueblos más cercanos, pero en torno a la Vía Verde han nacido 3 empresas de alquiler de bicicletas, 1 empresa de transporte de pasajeros, 4 empresas de turismo activo, además de 3 estaciones rehabilitadas que ofrecen 92 plazas de alojamiento y restauración, 2 centros de interpretación abiertos al público en los que trabajan 3 personas, y otros servicios ecoturísticos. La fundación que la gestiona cuenta con 10 trabajadores, y da trabajo a otros 4 más que se ocupan del mantenimiento.

La Vía Verde de la Sierra recibió 150.000 usuarios en 2013, la mayoría visitantes foráneos

4. **La Ruta ciclista Sea to Sea**, conocida como la C2C, una de las más populares rutas del Reino Unido, fue pionera en este sentido, en el año 1996 registró más de 100.000 viajes/ año. Poco tiempo después, ya se apreciaba que los negocios vinculados al alojamiento turístico en dicha zona se habían desarrollado principalmente gracias al cicloturismo (Brown 1997).
5. **El Great Western Greenways**, la vía verde más larga de Irlanda, con 42 km, galardonada en 2013 con uno de los Premios Europeos de Vías Verdes que otorga la AEVV, constituye un atractivo turístico de primer orden. En 2013 alcanzó los 200.000 usuarios; de éstos, el 38 % son locales, el 39 % proceden de Irlanda y el 23 % son visitantes internacionales. El gasto medio diario se estima en 50 euros y el impacto económico estimado ascendió a 7,2 millones de Euros en 2011. El turismo repercute directamente en los negocios locales: el 47% de los establecimientos participantes en el seguimiento realizado por Turismo de Irlanda, señalan que han notado un incremento en el volumen de negocio. (Presentación de Brian Quinn, de Turismo de Irlanda, en la ceremonia de los Premios Europeos de Vías Verdes, 2013).

El 47% de los establecimientos cercanos al "Great Western Greenways" afirman haber incrementado su volumen de negocio

6. **En la región de Münster** (Alemania) se registraron 1 millón de cicloturistas con pernoctación y 12 millones de ciclistas de día al año. Los ingresos producidos por éstos representaron el 30% de la facturación anual del sector turístico. (BMVBW (ed.) 2002).

El millón de cicloturistas que en 2001 pernoctó en la región de Münster supuso el 30% de la facturación anual del sector turístico





7. **En la Red Veloland en Suiza** se contabilizaron 3,4 millones de usuarios en 1999 y 4,8 en 2009, lo cual representa un incremento del 40% (Utiger y Richardson 2000; Utiger & Rikus,2010). En 2007 el gasto total de todos los ciclistas en la red Veloland se estimó en 88 M € (Ickert et al 2008.).

En Veloland el cicloturismo se incrementó un 40% en 10 años (1999 – 2009)

8. En Austria se estimaba hace unos años que el cicloturismo generaba entre el 5'5 y el 6% del empleo relacionado con el turismo estival. (Miglbauer, Pfaffenbichler, y Feilmayr, 2009).
9. En Serbia también ha tenido un efecto muy positivo sobre el empleo y la economía local. En 2008, cuando se desarrolló la *Ruta del Danubio*, solo en un año (2008) se crearon 80 nuevos negocios. (Weston, et. al., 2009). Actualmente, en algunos municipios, el 20% de las pernoctaciones anuales están realizadas por cicloturistas (Majdanpek Tourism Organisation 2012 in Matijasevic (GIZ), 2012).
10. Solo en Alemania había 5.347 negocios acreditados “bed and bike” a finales de 2011, otros países con representaciones más modestas como Italia o Francia experimentan grandes aumentos en la demanda. (ECF, 2013).

En Alemania a finales de 2011 ya había más de 5.300 negocios de alojamiento acreditados con certificados de cicloturismo





7.- La evolución del cicloturismo y las perspectivas de futuro

Aún no existen datos generales de estudios detallados sobre la importancia del cicloturismo como segmento en el conjunto del turismo, pero empiezan a existir datos de algunos territorios que son reveladores sobre la importancia creciente del turismo en bicicleta. Existen distintas estimaciones que oscilan entre el 1 y el 4%. (Weston et al., 2012).

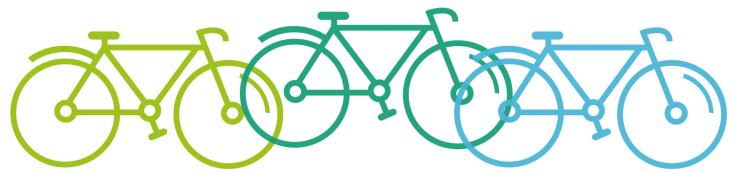
En Dinamarca ya se apuntaba en 2008 que un 13% de los turistas estaban relacionados con el ciclismo (Møller Munch, 2010). Por esa misma época, en Alemania el volumen de negocio anual directo relacionado con el cicloturismo (3.900 M de €) representaba el 3% de la facturación turística (BMW, 2009). Y en Francia se estimaba que 5'5 M de jornadas vacacionales estaban relacionadas con el cicloturismo, esto es el 3,3% del total (Mercat, 2009).

Tendencias

A pesar de la actual crisis con claras tendencias negativas en actividades turísticas en algunos países del oeste de Europa (Weston et al., 2012) o en Escocia (VisitBritain, 2010) el cicloturismo está expandiéndose y creciendo.

A partir de amplias encuestas realizadas a expertos de toda Europa en 2009 y en 2012 se pone de manifiesto que en 2009 parecía estática la evolución del turismo en bicicleta, tanto en términos de oferta de rutas como de demanda de sus usuarios. Por el contrario, en 2012 se detecta que los expertos del sector perciben un crecimiento en ambos aspectos, ello a pesar de que responden que las inversiones regionales y locales en la construcción de rutas ciclistas han sido bajas, en términos generales. (Weston et al, 2012). Así se refleja en la tabla siguiente, donde los datos correspondientes a la encuesta realizada en 2009 aparecen entre paréntesis.





Volumen de negocio basado en el gasto de la encuesta de 2004, Fig. 36

Pregunta	Respuesta + frecuente	Respuesta media
la demanda de vacaciones en bicicleta en su país es...	Creciente - 85% (Estático, 83%)	Creciente (Estático)
la demanda de excursiones en bicicleta en su país es...	Creciente - 84% (Estático, 86%)	Creciente (Estático)
El Número de rutas es...	Creciente - 75% (Estático, 66%)	Creciente (Estático)
El nivel de financiación de rutas ciclistas en municipios es...	Estático - 36% (Creciente, 42%)	Estático (Creciente)
El nivel de financiación de rutas ciclistas en provincias...	Estático - 37% (Creciente, 44%)	Estático (Creciente)
En general , el cicloturismo en tu país está...	Creciente - 85% (Estático, 78%)	Creciente (Estático)

(Modificado a partir del original)
Fuente: Uiteger & Ickert, 2005

Algunos ejemplos concretos nos ilustran sobre esta evolución creciente de la importancia del cicloturismo en Europa.

- Las vías verdes de Girona y su constante crecimiento

En los 125 km de vías verdes que existen en Girona, los usuarios no han dejado de aumentar. Desde los 123.000 usos registrados en los 60 km centrales de la ruta en el año 2000 a los 1'5 M contabilizados en los 125 km en el año 2010.

El impacto económico directo asociado a estos usos se estimó en 1'15 M € en 2009. Así mismo la evolución de los servicios de empresas privadas que se asocian al consorcio que gestiona la ruta, aún pagando una cuota de colaboración, no ha dejado de aumentar desde su creación en 2004, con 8 agentes económicos asociados, hasta los 106 agentes asociados en 2014, lo que da buena muestra del rendimiento que las empresas están obteniendo con esta ruta: hay 57 empresas de alojamiento, 23 servicios vinculados a la gastronomía y 13 negocios de alquiler de bicicletas, entre otros.

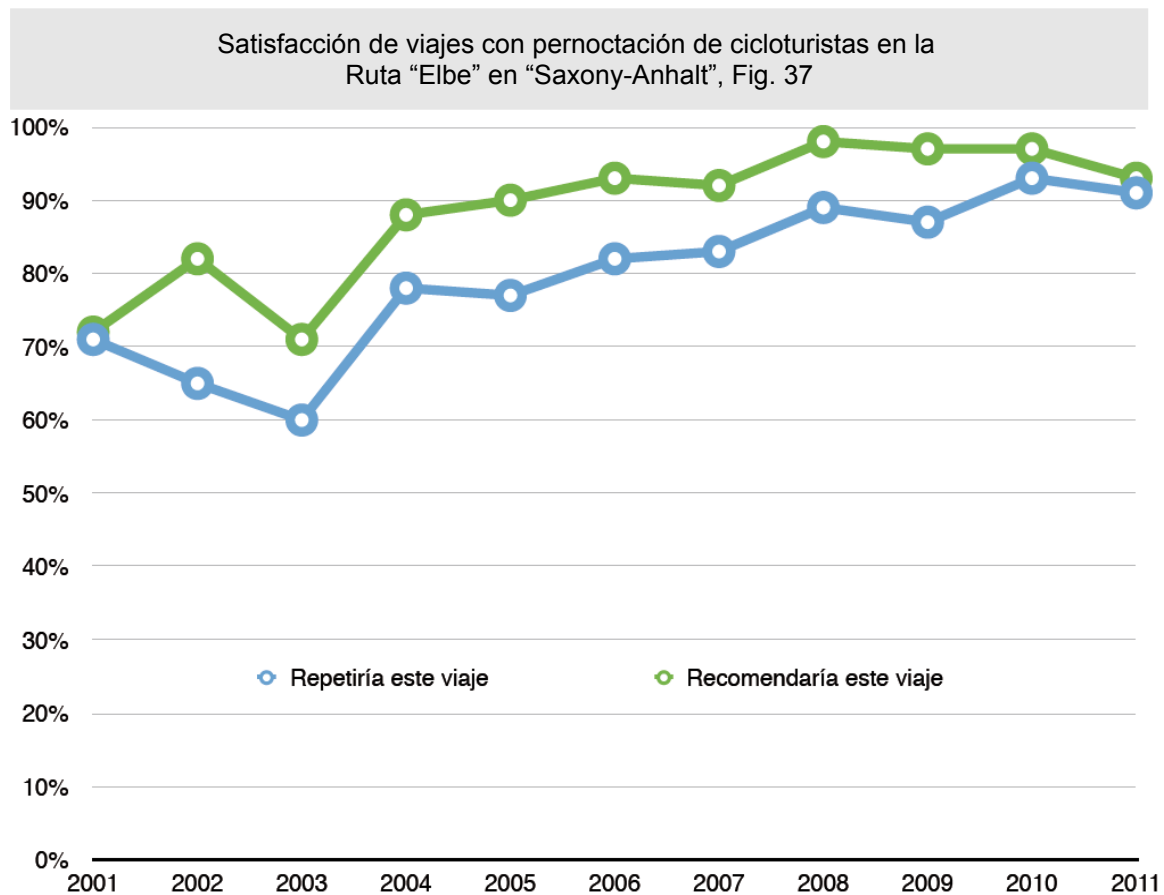
Las empresas que aportan fondos en la promoción de las Vías Verdes de Girona han pasado de 8 a 106 en los últimos 10 años





● La satisfacción de los usuarios en crecimiento

La *Ruta ciclista del Elbe* es una de las más estudiadas en Europa con datos continuos del año 2001 al 2011. Está considerada la mejor ruta en Alemania, y discurre en gran medida a lo largo del curso del río Elba. En ella, el grado de satisfacción de los cicloturistas que pernoctan en la ruta no ha dejado de incrementarse, tal como lo manifiestan los resultados de las encuestas realizadas en la zona.



(Modificado a partir del original)
Fuente: Peters 2012 b





8.- Las bicicletas y el transporte público colectivo

La práctica del cicloturismo requiere generalmente la intervención de otros medios de desplazamiento para realizar ciertos trayectos complementarios a los realizados sobre la bicicleta.

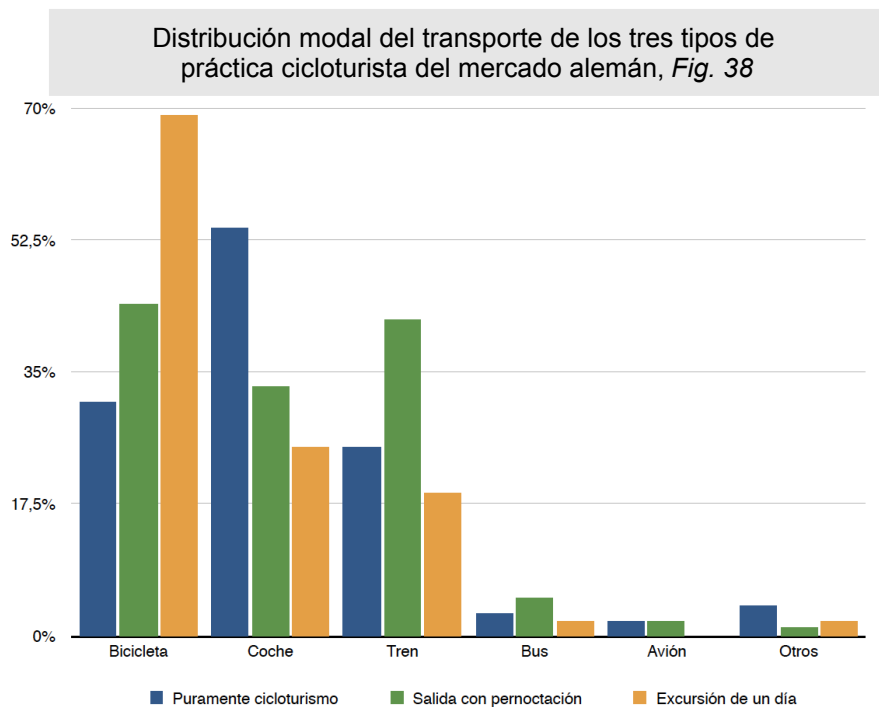
El tren es el medio de transporte que mejor combina con la bicicleta y el cicloturista. Tanto porque los dos son modos llamados sostenibles, dentro de un colectivo que, al menos parcialmente, es sensible a este tipo de transporte. Como por el hecho de que las rutas, en su mayoría, son lineales y no acaban en el mismo sitio donde empiezan, con lo que acceder a la ruta en transporte propio es, en la mayoría de ocasiones, un inconveniente. Por esta razón una buena facilidad para acceder al transporte público con la bicicleta, especialmente a los trenes, aumenta mucho la competitividad de la oferta cicloturista creada.

Cuanto más fácil es cargar las bicicletas en los trenes, más cicloturistas se atraen

Veamos los datos que ilustran este enunciado.

Comparándolo con los modos de transporte usados por los turistas en general resalta lo siguiente:

1. El modo tren es 3 veces superior entre los cicloturistas que entre los turistas.
2. El modo coche es un 30% inferior.
3. El modo avión es un 75% inferior.



(Modificado a partir del original)
Fuente: Giebeler & Froitzheim (2012), Trendscope (2010).





La mayoría de excursionistas sale de su casa en bicicleta mientras que entre los turistas itinerantes el tren es la opción más importante tras la propia bicicleta. Esto se ha detectado tanto en Inglaterra (Cope et al. 2004), como en Alemania, Holanda y Suiza (Altermodal, 2007).

El tren y el transporte de las bicicletas.

En la mayoría de los países los trenes locales y regionales admiten bicicletas sin coste adicional o con pequeños costes. Sin embargo, en la mayoría de trenes de largo recorrido transfronterizos el transporte de bicis es muy restringido o no aceptado, lo cual afecta a los viajeros que practican el cicloturismo fuera de su país.

Un estudio realizado por la ECF en 2006, por encargo de la Comisión Europea, ponía de manifiesto que este hecho es uno de los principales entorpecimientos para la promoción de un modo de turismo tan sostenible como el cicloturismo a escala internacional. A partir de esta evidencia, la posición de algunos gobiernos esta influenciando para cambiar la situación.

En Alemania, donde la mayoría de los trenes ya permiten el transporte de bicicletas, tanto el ministerio federal de transportes como el gobierno se han pronunciado en este sentido y están negociando la introducción de nuevas medidas con DB (gestor ferroviario). Este gestor anunció en 2011 que los nuevos trenes ICE de alta velocidad, que se introducirán en 2016, incluirán en cada unidad un espacio para 8 bicicletas (DB, 2011).

Otras compañías de servicios ferroviarios en Europa ya han introducido facilidades. SCNF TGV en Francia, SBB larga distancia en Suiza o Regiontog en Noruega.

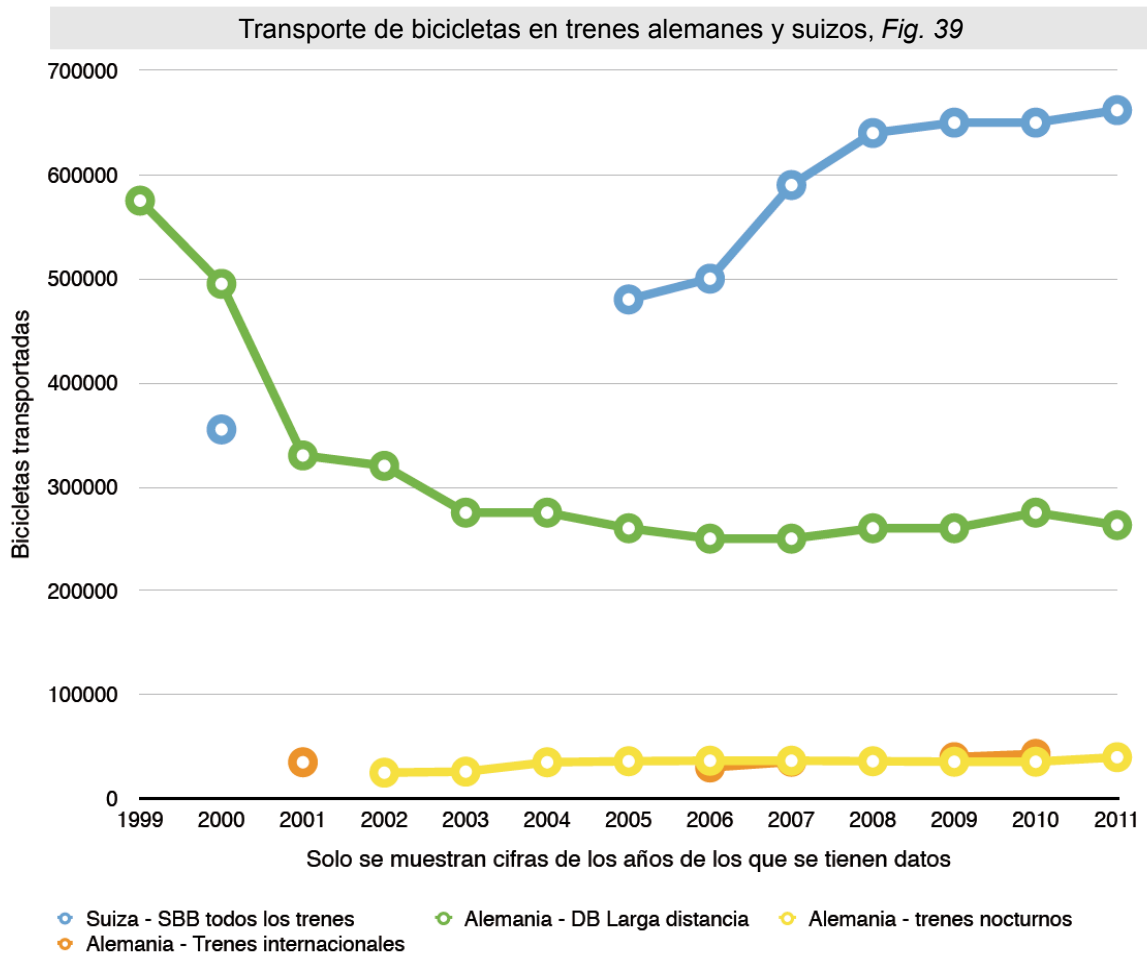
Ferrocarriles austriacos ÖBB, en su tren "railjet", ha equipado con un compartimiento de bicicletas a cada nueva unidad.

En el Reino Unido en la última década también se ha dado un desarrollo más positivo, aunque el número de bicis en cualquier tren es limitado.

Muchas compañías ferroviarias están tomando medidas para facilitar el acceso de las bicicletas al tren

En la mayoría de los casos es fácil encontrar información sobre el transporte de bicicletas en los folletos, páginas web y demás medios divulgativos de los operadores ferroviarios europeos. A lo largo de 2014, el Consorcio Regional de Transportes de Madrid está realizando una recopilación de buenas prácticas europeas en esta materia, en el marco del proyecto "Greenways Product" que coordina la FFE. El estudio realizado sobre el impacto del cicloturismo para el Parlamento Europeo recoge una panorámica sobre el tema, analizando los diversos operadores de tren a escala europea.



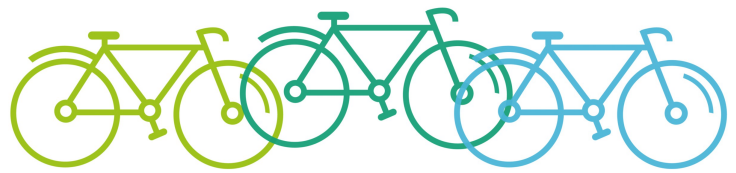


(Modificado a partir del original)
 Fuente: ADFC (2001, 2003), Marti (SBB) (9.1.2009), Giebeler & Froit (2012), Kormann (SBB)(2012)

En la fig. 39 podemos observar cómo estas facilidades han comportado a la compañía Suiza un aumento de pasajeros relacionados con el cicloturismo, frente al estancamiento en Alemania debido a las restricciones en los trenes de larga distancia.

En Holanda se ofrecen billetes combinados de tren más bici a destinos cicloturisticos determinados. Aproximadamente el 2'6% de los viajes vendidos son de tren + bici. La facturación se cuadruplicó entre 2006 y 2011.





- El Artículo 5 de la regulación europea 1371/2007 dice:

"Las empresas ferroviarias deberán permitir a los pasajeros llevar bicicletas en el tren, en su caso, por una cuota, si son fáciles de manejar, si esto no afecta adversamente el servicio ferroviario en cuestión y si el material rodante lo permite." Adicional a esto, la parte I del anexo II del mismo reglamento también exige que las empresas ferroviarias proporcionen información mínima previa al viaje acerca, entre otros, de la accesibilidad y condiciones de acceso para bicicletas.



Autobús

Cuando no hay posibilidad de utilizar tren, el autobús es una muy buena opción, al tratarse de un medio de transporte colectivo. En países con fuerte práctica del cicloturismo, como Alemania, la mayoría de las empresas regionales de autobuses ofrecen facilidades para el transporte de bicicletas.

Eurolines, que une 32 compañías independientes de distintos países europeos, admite el transporte de bicicletas. Aunque las bicicletas deben ser empaquetadas de manera similar a lo que ocurre en los aviones.

Un buen ejemplo es el "post bus" en Suiza. Y concretamente la línea "Bike European Express", que opera entre el Reino Unido, Francia y España; los pasajeros pueden disfrutar de un alto nivel de autobús y de un remolque para las bicicleta que permite a los pasajeros llevar su propia bicicleta con ellos en vacaciones.

En España existen ya varios casos donde las empresas que gestionan el servicio de transporte público por carretera permiten el transporte de bicicletas en la bodega del autobús. En Girona existe un convenio firmado entre el ente gestor de las vías verdes (Consortio de las vías verdes de Girona) y la empresa de transporte de pasajeros (Teisa) para transportar la bicicletas sin coste adicional siempre que exista disponibilidad de espacio





en la bodega del autobús. Recientemente en la provincia de Tarragona existe un servicio similar asociado a las vías verdes de la Terra Alta y Baix Ebre.

Aviones

En lo que respecta al transporte aéreo de bicicletas, la situación es muy diversa según las diferentes compañías, en cuanto a condiciones y precios. En el informe realizado en 2012 por encargo del Parlamento Europeo se incluye un exhaustivo análisis de las compañías aéreas que operan en Europa, donde se recoge toda esta información.

En general, las estrategias empresariales y comerciales de las compañías de transporte (sean aéreas o de otros medios) se van adaptando a la demanda del mercado con bastante agilidad y rapidez. Tratan de responder con nuevas medidas a los requerimientos de sus potenciales clientes, para poder mantener y aumentar sus cuotas de mercado. De ahí la necesidad de actualizar continuamente todas las informaciones que se ofrecen en este sentido por parte de los promotores de los destinos cicloturistas.





9.- El mercado del cicloturismo

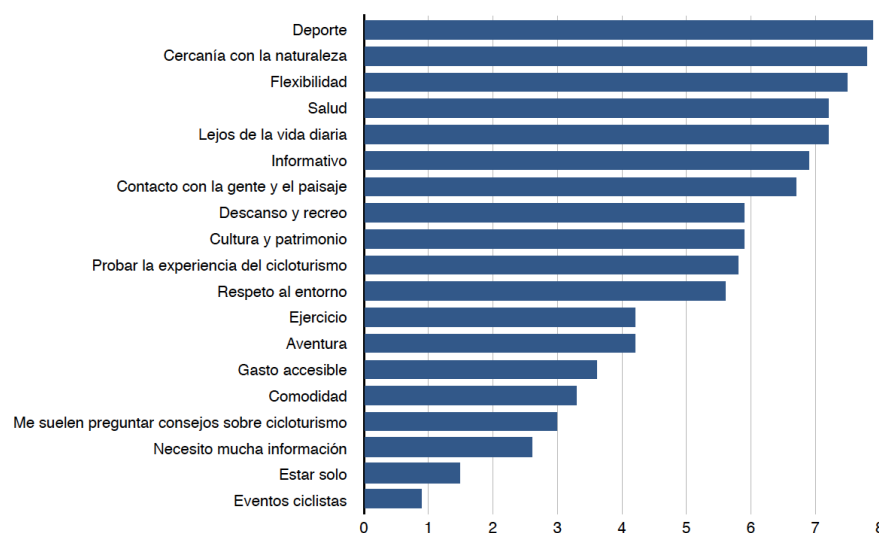
9.1.- Los criterios de elección de un destino cicloturista



Una vez vista la importancia del impacto económico del cicloturismo, vamos ahora a conocer lo que hay que hacer para atraer a los cicloturistas. Para ello presentamos en primer lugar las razones por las que la gente dice haber elegido esta práctica y luego analizamos los criterios utilizados para elegir un destino, según datos de Trendscape de 2008 (Weston, et al. 2012).

En la fig. 40 podemos ver cómo el cicloturismo está motivado por una combinación de elementos, pero los que tienen un papel preponderante son especialmente: practicar deporte en la naturaleza, salud (actividad física) y relax (desconexión de las rutinas diarias). Es importante la flexibilidad y falta de rigidez en el desarrollo del viaje, cualidad muy apreciada por quienes usan la bicicleta durante sus vacaciones.

Motivaciones declaradas por los cicloturistas para su práctica, Fig. 40



(Modificado a partir del original)
Fuente: Trendscape 2008 b





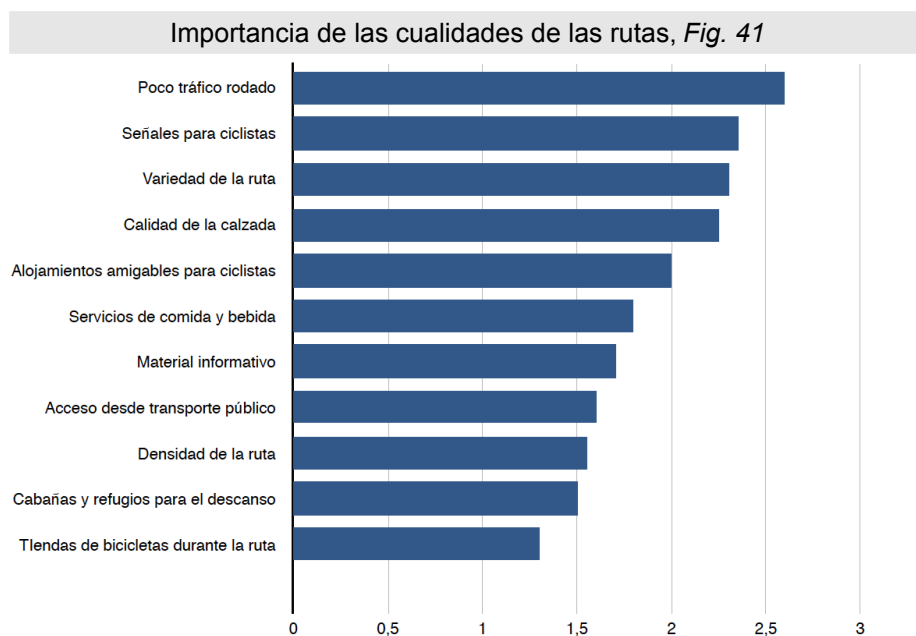
¿Existen factores de éxito que atraen a los cicloturistas?

A partir de la premisa anterior, para elegir una ruta o destino determinado es evidente, según podemos observar en la fig. 39, que la seguridad (baja densidad de tráfico), la facilidad de uso (señalización), la variedad de rutas y los servicios de alojamiento/restauración son más importantes que los materiales de información, el acceso al transporte público, la densidad de la red de rutas, los talleres de mantenimiento de bicicletas y la infraestructura en las zonas de descanso (Weston, et al. 2012)

En definitiva, del análisis de la red Eurovelo se concluye que los cicloturistas aprecian sobre todo:

1. **Seguridad y continuidad de las rutas.**
2. **Existencia de espacios naturales agradables y existencia de pueblos y ciudades apacibles para las bicicletas.**
3. **Señalización e información interpretativa clara y agradable.**

Otros factores no importantes para elegir la ruta, pero sí para la experiencia que vive el turista, son: calidad de alojamientos, hospitalidad y existencia de servicios e información adecuada. Los cicloturistas están motivados por una mezcla de elementos pero, sobre todo, les atrae la naturaleza y la oportunidad para relajarse lejos de la vida cotidiana



(Modificado a partir del original)





Fuente: Trendsop 2008 b

Otros estudios realizados en Inglaterra y Bélgica valoran igualmente como aspecto más positivo el hecho de que los itinerarios discurran por vías sin tránsito motorizado, esto es, que sean vías segregadas. (Downward & Lumsdon, 2001) (Klemm, 1995 in ETI, 2007) (Westtoer, 2007). En algunos casos también se da importancia a la señalización interpretativa.

Cabe destacar que muchas de las rutas con un éxito notable discurren cerca de cauces fluviales (ruta del Danubio, del Loire o del Elbe) o bien cerca de Canales Fluviales (la Ruta de los Dos Mares), o bien aprovechando las vías verdes (Tour de la Borgoña). Es evidente que se buscan itinerarios fáciles, con perfiles suaves, sin desniveles importantes. Y los cursos de los ríos, así como los itinerarios sobre antiguos trazados ferroviarios y sobre caminos de canales, son espacios privilegiados para el desarrollo de estas rutas cicloturistas.

En definitiva, se puede concluir que uniendo la importancia dada a la seguridad, la preferencia de vías segregadas y la suavidad orográfica, las vías verdes son un excelente recurso donde asentar rutas cicloturistas con garantías de éxito.

Las vías verdes son un excelente recurso donde asentar rutas cicloturistas con garantías de éxito

Por último, cabe añadir que cada día se valora más positivamente los sellos de calidad asociados al turismo en bicicleta que garantizan que los servicios están pensados para los cicloturistas : espacio para guardar con seguridad las bicicletas, disposición de herramientas y recambios, menús para ciclistas, etc. Algunos ejemplos de éxito son el “Bed and Bike”, ampliamente extendido en centro Europa y adoptado ya en las vías verdes de Girona, el “Accueil velo” en Francia o el “Welcome Cyclists”, entre otros.



Existe mucha información al respecto en los documentos que se adjuntan al presente Informe, entre los que se destaca la publicación realizada en el marco del proyecto europeo “Greenways for Tourism”, cofinanciado por la Comisión Europea y coordinado por la Asociación Europea de Vías Verdes. Se trata de la “Best Practice Guide on Cycle Friendly and Other Certifications for Services Along Greenways” donde se recogen las iniciativas más ejemplares sobre alojamientos “bike friendly” desarrolladas en Europa.





9.2- Análisis de los mercados emisores

Analizando el origen de la demanda en el turismo en bicicleta, se observa que tiene una clara correlación con el porcentaje de uso modal para desplazamientos cotidianos existente en cada país. Los datos reflejados en la figura 42 dan buena muestra de ello.

Franjas de demanda del cicloturismo, Fig. 42						
Franja de demanda	Baja	Media-Baja	Media	Media-Alta	Alta	Muy Alta
Cuota de población que usa la bicicleta como principal medio de transporte ("The Gallup Organization, 2011")	≤ 2%	> 2 - 5%	> 5 - < 8%	8 - 12%	12 - 20%	> 20%
Estimación de los expertos de la cuota de vacaciones en bicicleta en relación al total de vacaciones (%)	0,5%	1%	1,5%	2%	3%	3,7%
Países según franja de demanda	Turquía Bulgaria Luxemburgo Portugal Malta Chipre España	Rumanía Lituania Serbia Noruega Croacia Macedonia Italia Estonia Irlanda Grecia Reino Unido	Letonia Rep. Checa Eslovenia Francia	Eslovaquia Polonia	Hungría Dinamarca Suecia Bélgica Alemania Finlandia Austria Suiza	Holanda

(Modificado a partir del original) Fuente: Weston et al. 2012

En la tabla de la figura 42, los datos procedentes de estudios realizados en diversas rutas cicloturistas europeas en los últimos años, muestran cómo el mercado del cicloturismo es fundamentalmente doméstico,





siendo muy revelador el hecho de que el menor porcentaje registrado sea el de la Ruta del Danubio (oscila entre el 85 y el 60 %, según el estudio o tramo considerado), la más veterana y popular a nivel internacional.

Origen de los cicloturistas, Fig. 43

Ruta / Área	Elbe CR	Elbe CR - Prignitz	Rin - Pfalz	Danu-bio	Danu-bio	Velo-land	Velo-land	Mar del Norte	Fran-cia	Ale-mania	Valle del Ruhr
Año	2011	2006	2006	2007	2007	2004	2004	2001 - 2006	2009	2008	2011
Orígen doméstico	95%	94%	92%	85%	60%	78%	95%	93,5%	87%	95%	97,5%
Origen internacional	4%	6%	8%	15%	40%	22%	5%	6,5%	13%	5%	2,5%
Austria	1%	1%	-	85%	60%	-	-	-	-	0,3%	-
Bélgica	-	-	2%	-	-	-	-	<1%	1,2%	-	-
Dinamarca	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,6%	-
Francia	0,2%	-	-	-	-	-	-	-	87%	-	-
Alemania	95%	94%	92%	12%	30%	16%	3%	1%	3,4%	95%	97,5%
Holanda	1,6%	2%	5%	-	-	-	-	4%	3,6%	1,7%	1,8%
Noruega	-	-	-	-	-	-	-	<1%	-	-	-
Polonia	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Suecia	-	-	-	-	-	-	-	<1%	-	-	-
Suiza	0,6%	2%	-	-	-	78%	95%	-	0,9%	0,3%	0,6%
Reino Unido	0,1%	-	-	-	-	-	-	93,5%	1,2%	-	0,1%
Otros	0,4%	1%	1%	3%	9%	6%	2%	<1%	3%	0,9%	-

(Modificado a partir del original)

Fuente: Weston et al. 2012





El caso francés.

Francia es el principal destino para touroperadores, seguido de Austria. (Weston et al., 2012). Es significativo cómo, sin ser uno de los países con más uso de la bicicleta, ha conseguido atraer a los usuarios cicloturistas que provienen de países donde el uso cotidiano de la bicicleta es más elevado. Ello es fruto de una estrategia planificada, coordinada y activamente apoyada desde las diversas instancias del Estado.

La atractiva oferta de 7.000 km de vías verdes y rutas ciclistas, por un lado, **y la política en favor de la bicicleta**, tanto como modo de desplazamiento cotidiano como de producto turístico, por otro, **son las dos claves de este éxito**. Así lo aseguraba Atout France en el año 2012, detallando las principales **acciones concretas de esta política**:

- a) **Disponer de un coordinador interministerial de la Bicicleta**, conocido coloquialmente como “Monsieur Velo”. Cargo oficial desde 2004 por decreto del primer ministro.
- b) **Elaborar un Esquema Nacional de “Velorutas”** (rutas ciclistas) **y Vías Verdes** (mayo 2010) con el objetivo de llegar a 20.000 km en 2020, buscando la prioridad de vías verdes, utilizando infraestructuras de suaves pendientes, uniendo y cruzando las principales ciudades y asegurando la continuidad entre recursos existentes, y respetando la red europea.
- c) **Crear la Misión Nacional de rutas ciclistas y vías verdes**, encargada de coordinar las inversiones para implementar las infraestructuras previstas en el Esquema Nacional. Este es un organismo interministerial bajo la responsabilidad del coordinador interministerial de la Bici.
- d) **Existencia de comités de desarrollo regional** y de itinerarios de larga longitud: Loire a velo (EV6), Vélodyssée (EV1), Veloroute des Pèlerins (EV3), París – Mont st. Michel, París – Londres y proyecto transmancha (Bretaña, Normandía Inglaterra).
- e) **Apoyar y desarrollar el proyecto Eurovelo** en el territorio francés.
- d) **Crear la marca “Francia en Bicicleta”**, gestionada por un comité nacional donde participan organismos estatales (turismo) la Misión Nacional, Departamentos, Federación de cicloturistas, oficinas de turismo y la SNCF (operador ferroviario de Francia). El comité se encarga de la promoción de la marca, de dar facilidades al turismo en bicicleta y de armonizar la señalización, entre otros aspectos.
- e) **Crear una página web (www.francevelotourisme.com) como portal único** para conocer toda la oferta de Francia en bicicleta: rutas, alojamientos, paquetes, cosas a visitar, etc.

Visto el porqué del éxito de la oferta francesa, conozcamos ahora mejor a los clientes cicloturistas del país vecino, especialmente interesantes para diseñar unas políticas impulsoras del turismo en bicicleta en España.

Los ciclistas extranjeros representan aproximadamente 1/4 parte de los 1,8 millones de estancias de los cicloturistas en Francia. Sus principales países emisores son especialmente los países vecinos del Norte de Europa, donde coincide que existe un nivel elevado del uso de la bicicleta como medio de transporte. En



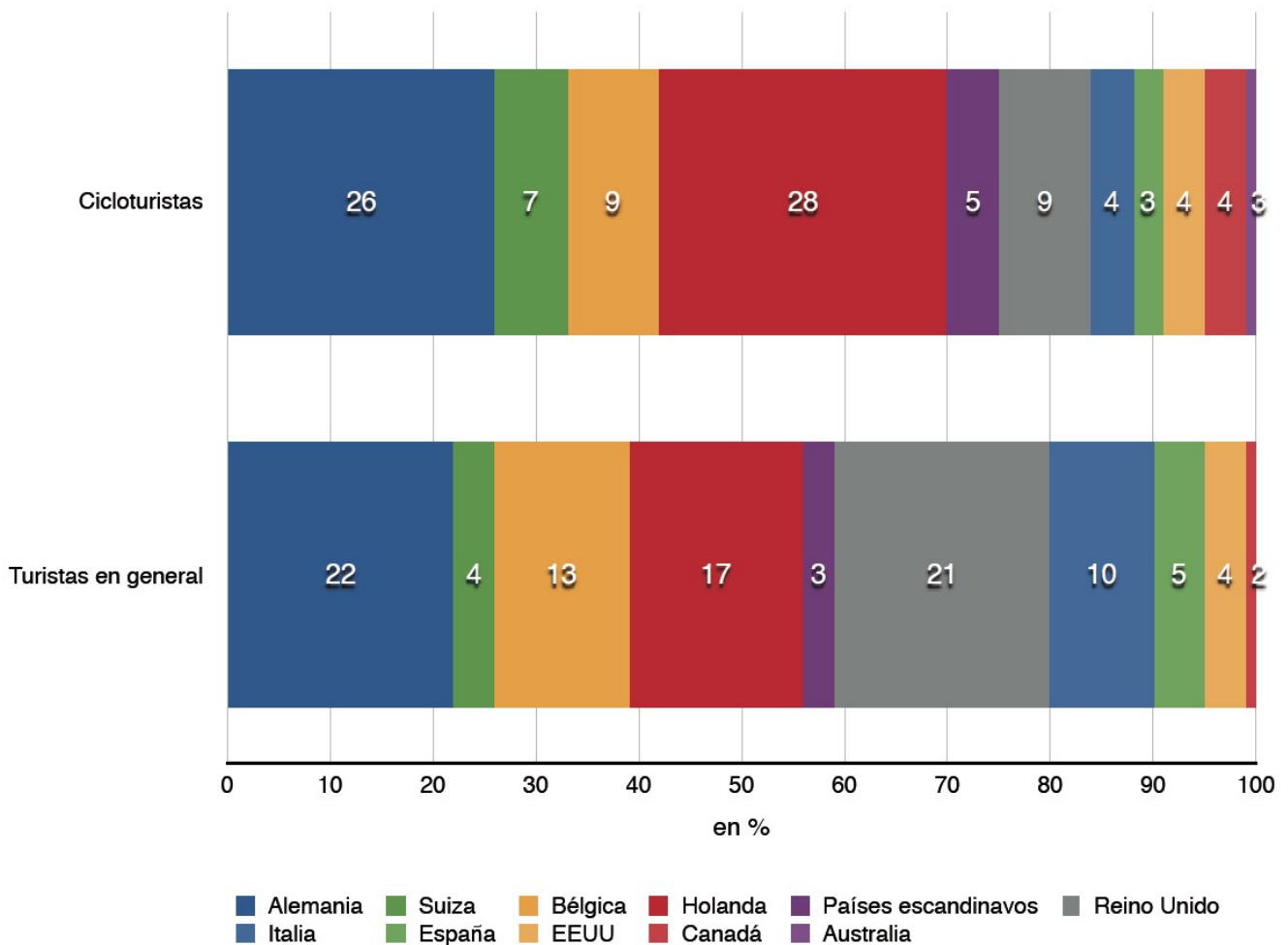


cambio, los países vecinos del sur, especialmente España e Italia están netamente subrepresentados, coincidiendo también con el bajo nivel de uso de la bicicleta en dichos países.

Esto se puede observar perfectamente en la figura 44, donde Alemania, Suiza y especialmente Holanda, tienen un distribución modal de cicloturistas superior a la que tienen en el conjunto de turistas en Francia. Mientras que a Gran Bretaña, Italia y España les ocurre lo contrario. En los primeros, más del 10 % de la población utiliza la bicicleta como medio de transporte (Holanda, más del 30%) y en los segundos, el porcentaje de uso de la bicicleta es inferior al 5%.

También hay que destacar la importancia de algunos mercados lejanos como EEUU, Canadá y Australia. (Atout France 21, 2012).

Origen de los turistas internacionales en Francia, Fig. 44



(Modificado a partir del original) Fuente: Atout France 21, 2012





Análisis de mercados emisores en Francia



Con el fin de analizar las expectativas de la clientela internacional y las mejores prácticas realizadas en Francia, Atout France analizó en 2012 sus cinco mercados emisores más importantes: los tres más implantados (Holanda, Alemania y Bélgica), uno en expansión (Gran Bretaña) y un mercado emisor lejano: Canadá, con el cual le unen lazos culturales e históricos.

- El uso de la bicicleta en los mercados estudiados.

El análisis de estos 5 mercados pone de manifiesto una correlación muy directa entre las políticas efectuadas en pro de la bicicleta y la tasa de uso. Los que antes empezaron a trabajar, mejor resultado de uso tienen.

Holanda: fuerte cultura de la bicicleta, con 18 millones de bicis para 16 millones de habitantes. Medio de transporte principal en los desplazamientos de menos de 7 km. 1'7 M dispuesto a hacer vacaciones en bici (14 % de los mayores de 18 años). 29.000 km de itinerarios (0,69 km / km²)

Alemania: Más de 40 M de practicantes regulares (la mitad de la población), especialmente en los trayectos domicilio-trabajo, gracias a las políticas que incentivan el uso de la bici (intermodalidad tren/bici, bici pública, seguridad, etc). 24 M de alemanes (34 % de la población) practican bici en sus vacaciones. 60.000 km de infraestructuras (0,17 km / km²).

Gran Bretaña: Cultura en desarrollo. Aparición reciente de las políticas de impulso. 500.000 personas en los trayectos cotidianos (menos del 1 %). La práctica turística es de 1,7 M (3% de la población). 21.000 km de infraestructura (0,09 km/km²).

Bélgica: 7 M de usuarios regulares de la bici (70 % de la población) pero con muchas diferencias entre Flandes (similar a Holanda en cuanto a cultura, infraestructuras y uso diario: 9.000 km de infraestructuras) y la región Valona (con escasa cultura de uso cotidiano de la bici, 1.000 km de infraestructura, muchos de ellos vías verdes).

Canadá: hay una importante variación regional. En el Quebec (francófono) hay una fuerte implantación: 2'6 M (47% de la población adulta) usa regularmente la bicicleta. Un poco más del 7% de los adultos practican





turismo en bicicleta. 9.000 km de infraestructura ciclista (0,005 km/km²). Por el contrario, en el Canadá anglófono hay débil política de incentivo, y poco uso, centrado en el ocio. 21.000 km (0,002km/km²)

● Las preferencias para vacaciones.

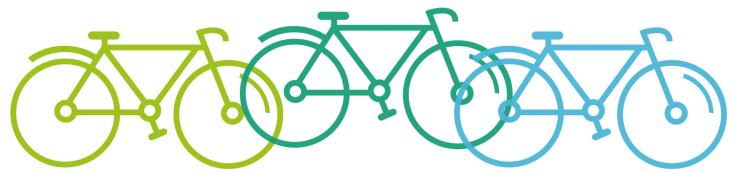
Holanda: 18,6 M de viajes al extranjero. Periodos de viaje: Julio (19%), Agosto (12%), Mayo (12%), Junio (10%), Septiembre (8%), Octubre (8%) Edad: 22–70 años. Tiempo: 1-2 semanas.

- ✓ Les gusta el contacto con la naturaleza (Cámping).
- ✓ Les gusta España por el clima y la calidad de los equipamientos turísticos, y por los precios más asequibles que otros países europeos.
- ✓ Les gustan los paisajes variados, las culturas propias fuertes. Aprecian mucho el confort y la seguridad de las rutas, con poco tráfico motorizado o aisladas del mismo.
- ✓ Aprecian las buenas comunicaciones en tren y el transporte intermodal tren-bici.
- ✓ Aprecian los productos mixtos (bici-barco) y los productos en estrella (varias rutas a partir de un núcleo central) combinados con itinerancias.
- ✓ Creciente demanda de las bicis de asistencia eléctrica.
- ✓ Uso de las nuevas tecnologías de geolocalización.
- ✓ Aprecian los *fietscafé* (cafés-bici) donde hay facilidades para los usuarios ciclistas.

Alemania: 47,5 M de viajes al extranjero. Periodos de viaje: Todo el año, excepto invierno.

- ✓ Edad: 40-70 años. Tiempo del viaje 5-10 días.
- ✓ Les gustan los paisajes variados, próximos a la naturaleza y con calidad de servicios.
- ✓ Les gusta España. Especialmente Cataluña, Andalucía, la Rioja y Mallorca.
- ✓ Pocos viajes deportivos.
- ✓ Aprecian las ofertas mixtas: cultura, gastronomía, patrimonio, diversidad de paisajes, contacto con las poblaciones locales.
- ✓ Acostumbrados al “Bed and bike”, certificación de alojamiento que les garantiza una serie de servicios para la bicicleta: parking cubierto y seguro; herramientas y algunos recambios para la





bicicleta; información de rutas, itinerarios y servicios de la red “bed and bike”; horarios de transporte público, etc.

- ✓ Aprecian la intermodalidad con el transporte colectivo en general.
- ✓ Creciente demanda de las bicis de asistencia eléctrica.
- ✓ Acostumbrados a los planificadores de rutas (nuevas tecnologías)

Bélgica: 8,5 M de viajes al extranjero. Periodos de viaje: Abril (12%) - Julio (31%) -

- ✓ Agosto (18%). Edad: maduros y avanzada. Duración: entre 9 y 13 días, pero están creciendo los viajes de 3-4 días. Alojamiento preferido: familiares, *Bed and Brekfast*.
- ✓ Les gusta España por el clima, la relación calidad precio y las infraestructuras turísticas.
- ✓ Les gusta la diversidad de paisajes, los cambios rápidos y el clima agradable y suave.
- ✓ Los itinerarios segregados del tránsito y de largo recorrido.
- ✓ Aprecian las ofertas mixtas, combinación con itinerarios culturales y actividades anejas.
- ✓ Aprecian las buenas comunicaciones en tren y la intermodalidad tren-bici.
- ✓ Desayunos potentes.
- ✓ Creciente demanda de las bicis de asistencia eléctrica.
- ✓ Acostumbrados a los Cafés-Bici.

Gran Bretaña: 55,6 M de viajes al extranjero. Periodos de viaje: de mayo a setiembre (72%). Edad: 40-65 años. El 65 % son ciclistas de ocio. 20% mountain bike y 15% ciclodeportivos. Duración : 1-2 semanas.

- ✓ España es el tercer destino, después de Gran Bretaña y Francia.
- ✓ El 75% de la clientela repite con el cicloturismo.
- ✓ Les gustan los pequeños hoteles familiares.
- ✓ Buscan zonas tranquilas alejadas del turismo de masas. Destino rurales.





- ✓ Buscan un viaje auténtico dentro de los espacios sin coche. Salud y libertad, y con preocupaciones ecológicas.
- ✓ Aprecian las buenas comunicaciones en tren y el transporte intermodal tren-bici.
- ✓ Les gusta la combinación con actividades complementarias. Los servicios de proximidad.
- ✓ Buscan productos turísticos empaquetados.
- ✓ Empiezan a existir rutas guiadas con aplicaciones GPS.
- ✓ Aprecian las combinaciones Bici-Barco.

Canadá: 26,2 M de viajes al extranjero. Periodos de viaje: de mayo a octubre.

- ✓ El 7% de la población practica cicloturismo. Dualismo entre los objetivos de los cicloturistas: los del Quebec buscan más retos deportivos (BTT) y los anglófonos son más practicantes de ciclismo de ocio. Edad: 40-65 años. Duración: entre 1 y 2 semanas. Les gustan los hoteles de calidad 3-4 y 5 estrellas.
- ✓ Criterios de selección: Belleza de los paisajes, calidad de las infraestructuras ciclistas, así como de la gastronomía y el alojamiento, y la proximidad de los atractivos turísticos.
- ✓ España, especialmente Mallorca, está entre uno de sus destinos favoritos.
- ✓ Les gustan los productos mixtos, especialmente la combinación con la buena gastronomía.
- ✓ Aprecian las buenas comunicaciones en tren y el transporte intermodal tren-bici.
- ✓ Evitan los destinos excesivamente calurosos en verano.
- ✓ Valoran la buena relación calidad/precio.

● Los turoperadores.

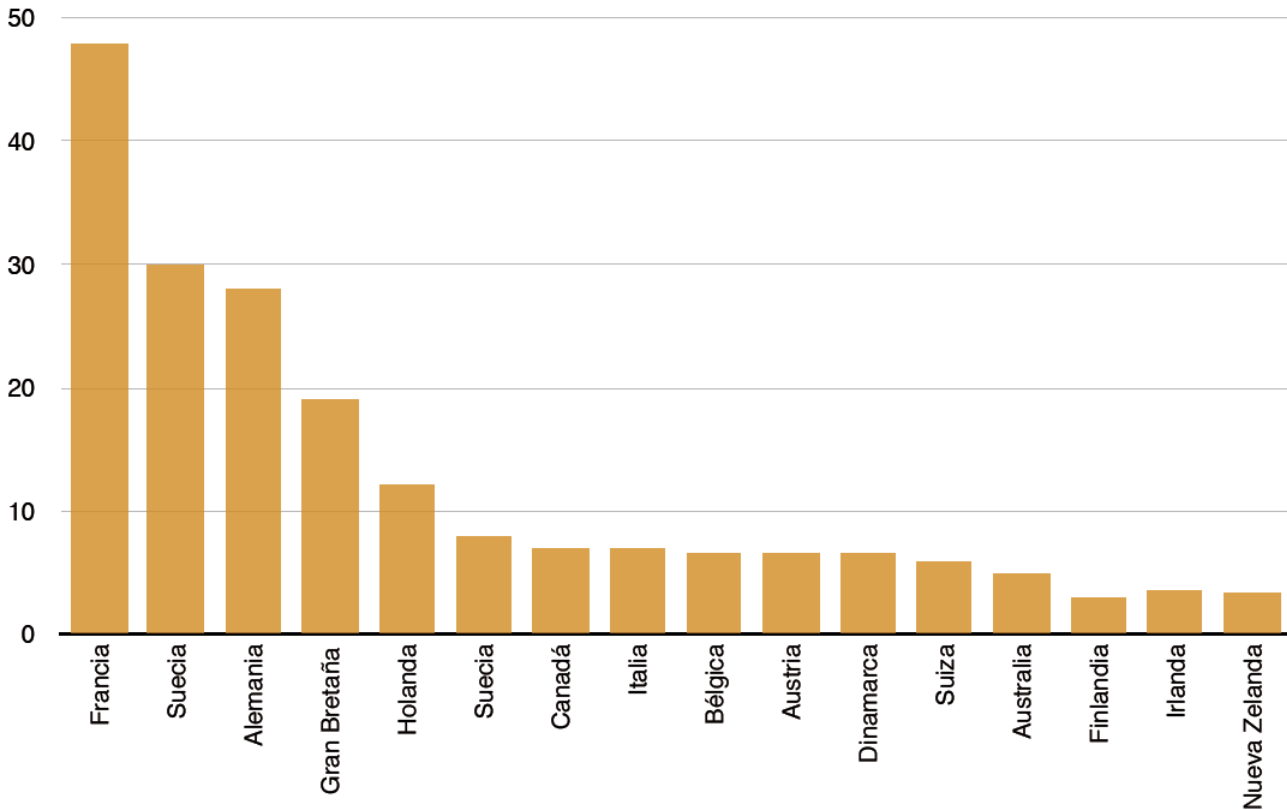
Según el análisis realizado de los paquetes de cicloturismo que comercializan los turoperadores, Francia es el destino más programado, en cuanto a número de turoperadores y a circuitos propuestos, seguido de Estados Unidos y Alemania.

España es el primer competidor a la oferta francesa, especialmente dentro del mercado alemán, atendiendo a su mejor clima.





Número de tour-operadores por país emisor, Fig. 45



(Modificado a partir del original)

Fuente: *Les clientèles internationales du tourisme à vélo en France* Etude des marchés espagnol et italien. Éditions ATOUT FRANCE n° 26

La situación en España

El primer estudio de análisis del mercado francés que Atout France publicó en 2012 puso de manifiesto que España e Italia eran emisores hacia Francia, pero también eran los principales competidores. (Labescat et al., 2012).

Según el estudio realizado por el Parlamento europeo publicado en 2012 (Weston et al., 2012) en España se registraron en 2011, 900.000 pernотaciones de cicloturistas. Si lo situamos en el contexto europeo, España ocupa el 10º lugar en la relación de países que registran pernотaciones relacionadas con el cicloturismo (fig. 45), mientras que se situó en primer lugar en pernотaciones relacionadas con el turismo en general.





Retorno económico del cicloturismo por países, Fig. 46

	País	Estancias de más de una noche	Total de retorno económico de las estancias de más de una noche
1	Alemania	4,62 millones	2030 millones de €
2	Francia	4,01 millones	1760 millones de €
3	Reino Unido	1,23 millones	540 millones de €
4	Suecia	1,20 millones	530 millones de €
5	Finlandia	1,14 millones	500 millones de €
6	Polonia	1,06 millones	470 millones de €
7	Italia	1,05 millones	460 millones de €
8	Holanda	1,01 millones	440 millones de €
9	Hungría	1,00 millones	440 millones de €
10	España	0,89 millones	390 millones de €

(Modificado a partir del original)
Fuente: Weston et al., 2012

“Atout France” realizó un análisis del mercado cicloturista español e italiano, cuyos resultados publicó en 2013. En lo que respecta al cicloturismo en España, se pueden resumir algunas de sus conclusiones:

En la actualidad no existe una oferta de cicloturismo estructurada en España y la promoción actual descansa sobre promociones locales generalmente aisladas.

El programa de Vías Verdes que empezó a desarrollarse hacia 1993, promovido y coordinado por la Fundación de Ferrocarriles Españoles (FFE), Renfe y el entonces Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente, fue el pionero en España en impulsar infraestructuras relacionadas con el cicloturismo. A finales de los 90 se amplió esta iniciativa al programa de Caminos Naturales y a la red nacional de itinerarios no motorizados del entonces Ministerio de Medio Ambiente. La financiación para la construcción de estas infraestructuras ciclistas ha sido asumida en estos años por los distintos Ministerios de Medio Ambiente y, en menor medida, por las comunidades autónomas y los entes locales.

Según el referido estudio francés, no existe hoy en día una estructuración homogénea de la red de infraestructuras ciclables en el país. Las comunidades autónomas y las provincias no están implicadas por igual a lo largo del territorio a la hora de desarrollar la oferta de cicloturismo. Esto genera una cobertura desigual en el territorio y, por lo tanto, una ausencia de continuidad en los recorridos.





No obstante lo anteriormente recogido en el análisis realizado por Atout France, en el año 2014 podemos encontrar datos interesantes que permiten vislumbrar un cambio de rumbo a corto plazo en España: existen casi 2.100 km de Vías Verdes, 8.700 km de caminos naturales, la mayoría de ellos ciclables (entre los que se incluyen 1.200 km de vías verdes), y un número importante de itinerarios ciclistas de larga longitud por toda la geografía española, destacando con identidad propia el Camino de Santiago. Existe también una mayor sensibilidad hacia la promoción del uso de la bicicleta por parte de algunas administraciones públicas del ámbito local y autonómico. Y, sobre todo, se detecta un aumento del interés por la bicicleta tanto urbana como deportiva y de uso turístico en la opinión pública y en los medios de comunicación,

- **Oferta actual de infraestructuras para el cicloturismo en España**



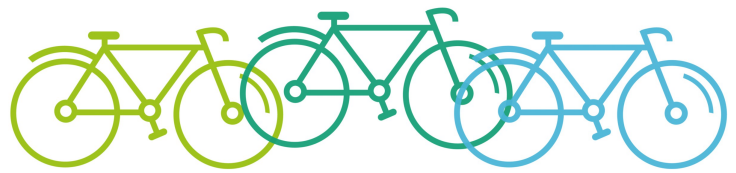
Centrándonos en el tema específico de este Informe sobre el impacto del cicloturismo, nos limitaremos a ofrecer algunas informaciones significativas sobre las principales rutas o programas de ámbito nacional, sin ningún ánimo de ser exhaustivos:

Las Vías Verdes son actualmente el principal recurso para el cicloturismo en España, amparadas bajo una marca de promoción muy consolidada que las identifica a nivel nacional y, cada vez más, internacional. Existen cerca de 2.100 km. distribuidos por toda la geografía española en 107 vías verdes distintas y nuevos proyectos en marcha pretenden reutilizar una gran parte de los 6.000 km de trazados ferroviarios en desuso aún existentes. Aunque sería deseable disponer de itinerarios de larga longitud, algunas Vías Verdes ofrecen ya un kilometraje considerable: la de Ojos Negros cuenta con casi 200 km a través de Castellón y Teruel, la red de Vías Verdes de Girona suma 125 km y la del Aceite en su totalidad (Córdoba, Jaén) recorre 120 km. También rondan el centenar de kilómetros la Vía Verde del FC. Vasco-Navarro (País Vasco, Navarra) y la Vía Verde de Val de Zafán-Terra Alta-Baix Ebre (Teruel, Tarragona); se aproximan a esa longitud las de la Sierra de Alcaraz (Albacete) y del Noroeste (Murcia).

Los Caminos Naturales

El Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente ha construido en los últimos 21 años un total de 8.700 km de caminos naturales (incluidos entre ellos 1.200 km de vías verdes, esto es, los que discurren sobre antiguos trazados ferroviarios), la mayor parte de los cuales son ciclables. Desde hace décadas, este





Ministerio está invirtiendo en la creación de una red de itinerarios no motorizados que impulse el desarrollo rural a través de nuevas prácticas ecoturísticas. A lo largo de 2014 está realizando un análisis sobre el nivel de uso y el impacto socioeconómico que están generando estas infraestructuras.

El Camino de Santiago

Aún siendo uno de los itinerarios de gran longitud más emblemáticos de España, el Camino de Santiago no registra un volumen tan destacado de cicloturistas como pudiera esperarse. De los 183.000 peregrinos que llegaron a Santiago de Compostela en 2011, un 16% lo hicieron en bicicleta. Según los datos de 2013 ofrecidos por la Dirección General de Turismo de Castilla y León sobre el Camino de Santiago francés en esta comunidad, sólo un 10'7% de las 553.000 pernoctaciones registradas en albergues de peregrinos corresponden a ciclistas.

La ruta del Cid

Itinerario que recorre ocho provincias del centro y este de España, rememorando el viaje realizado por el Cid Campeador desde Burgos a Valencia. Dispone de un entramado que suma unos 2.000 km de caminos. Existe un itinerario por carretera y otro por senderos, y en ambos casos se registran usuarios en bicicleta.

La redes BTT

Transpuestas a partir del modelo francés en Cataluña desde 1999 se han ampliado en otros puntos de la geografía española: País Vasco, Comunidad Valenciana y se observan iniciativas incipientes en Galicia, Madrid, Castilla y León, Andalucía, Canarias y Aragón. Una de las rutas de largo recorrido en BTT es la Transpirenaica que recorre los Pirineos desde Hendaya hasta el Cabo de Creus.

La red Eurovelo en España



En el último programa de cooperación transfronteriza financiado por la Unión Europea (periodo 2007-2011) se financiaron dos proyectos que intervenían en los tramos de conexión entre España y Francia de las dos rutas Eurovelo que se introducen en la península. El tramo de mayor longitud señalado actualmente corresponde al tramo Eurovelo 8 entre la Junquera y Sant Feliu de Guíxols (123 km) dentro de la Ruta Pirinexus, que conecta con las Vías Verdes de Girona. La otra ruta conecta con el País Vasco y Navarra a través de la Vía Verde del Bidasoa.





Los principales destinos programados:

Actualmente existe un importante número de turoperadores que disponen de ofertas programadas en distintos puntos de la geografía española. La tipología de productos es muy variada, desde cicloturismo de alforjas con bicicletas híbridas, pasando por el BTT o el cicloturismo deportivo (bicicleta de carretera). Ofrecen los siguientes destinos :

- ✓ El camino de Santiago
- ✓ Andalucía
- ✓ Cataluña
- ✓ Costa Blanca
- ✓ Costa Cantábrica
- ✓ Ruta de los Vinos (La Rioja)
- ✓ Región de Madrid
- ✓ Islas Canarias y Baleares, especialmente en productos más deportivos.





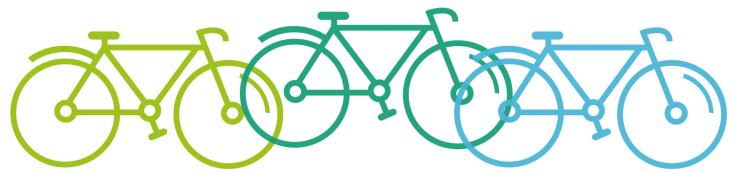
10.- Debilidades, amenazas, fortalezas y oportunidades del cicloturismo en Europa

El panorama del cicloturismo en Europa, como también en España, es muy heterogéneo y está evolucionando muy rápidamente en algunos territorios, como hemos visto. De ahí que las observaciones que se realizan a continuación haya que entenderlas con esta premisa, pues no son de aplicación universal para todos los países y áreas de Europa, son sólo apreciaciones globales del sector.

Debilidades

- ✓ Falta de estructuración de mercado. Poca implicación de turoperadores y proveedores de cicloturismo. (Weston et al., 2012).
- ✓ Falta de rutas y redes de larga distancia y de calidad, incluso en países que se ofrecen al mercado.
- ✓ Eurovelo, aunque tiene un considerable potencial, no figura en los activos de turismo de los países por lo que no se ha desarrollado lo suficiente como para tener una imagen de marca potente.
- ✓ Poco conocimiento por parte de los entes de promoción y de las oficinas de turismo.
- ✓ Los impulsores de las rutas cicloturistas son los departamentos de transporte o deporte y a los departamentos de turismo les cuesta implicarse en su promoción y márketing, tratándolo de una manera marginal. Normalmente la promoción se vincula al uso cotidiano como medio de transporte.
- ✓ Escasa adaptación de los alojamientos a las necesidades de los cicloturistas. Especialmente en los países con poca tradición de uso de la bici y del cicloturismo, como España.
- ✓ En España especialmente, falta de políticas en favor del uso de la bicicleta y de promoción del cicloturismo, y de coordinación entre ellas. Inexistencia de una política nacional de promoción de España como destino del turismo en bicicleta; la promoción turística y la visibilidad de la oferta española se basan exclusivamente sobre las iniciativas locales. ("Atout France" nº 26, 2013).
- ✓ En España, red de infraestructuras ciclistas muy poco definida, con una oferta turística dispersa, tanto en productos como en infraestructuras. Como es el caso de las vías verdes poco conectadas entre sí ("Atout France" nº 26, 2013), e incluso tramificadas en trayectos que se gestionan y promocionan aisladamente, sin coordinación íntegra a lo largo de todo el itinerario.





Amenazas

- ✓ La falta de interconexión entre modos de transporte, especialmente tren-bici, que no siempre es posible y que en muchos casos no es fácil.
- ✓ El escaso apoyo de algunos gobiernos en el desarrollo del cicloturismo. Especialmente en apoyo legislativo y de inversiones en desarrollo de infraestructuras.
- ✓ Para España, la concurrencia en el mercado internacional de otros destinos europeos que estructuran su oferta en torno a la bicicleta y despliegan sus medios más importantes para valorizarlas (“Atout France” nº 26, 2013).
- ✓ En España, ante la débil implicación de los empresarios locales y nacionales en el sector del cicloturismo, es probable que sean turoperadores extranjeros los que exploten el mercado español.

Fortalezas

- ✓ El mercado del cicloturismo está en crecimiento continuo a pesar de la actual coyuntura económica.
- ✓ El cicloturismo ofrece grandes beneficios, especialmente a aquellas localidades donde el turismo es incipiente o inexistente. Creación de empleo nuevo, especialmente en zonas rurales, ayudando a fijar la población local.
- ✓ El gasto realizado también repercute en mayor medida sobre la economía local en comparación con lo que lo hace el turismo convencional.
- ✓ La UE reconoce al cicloturismo como un medio para mejorar las condiciones de bienestar y de vida de una manera sostenible para las generaciones presentes y futuras. (Commission of the European Communities, 2006, p. 10).
- ✓ El cicloturismo emite entre un 50 y un 80% menos gases de efecto invernadero en relación al transporte.
- ✓ Requiere inversiones relativamente bajas, especialmente cuando se reutilizan antiguas infraestructuras en desuso como trazados ferroviarios y caminos de servicio de canales, así como espacio vial compartido con carreteras de muy baja intensidad de tráfico.
- ✓ La amortización de la inversión en infraestructuras es muy rápida en la mayoría de los casos (muchas veces es de 1 año).



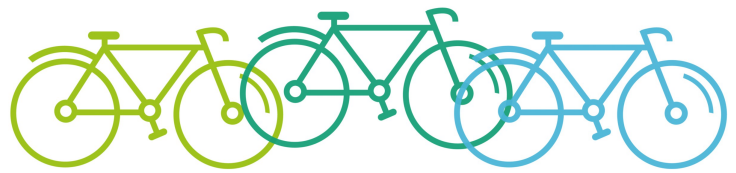


- ✓ En España, el clima es más favorable para la práctica durante todo el año, un factor especialmente interesante en los meses considerados de temporada baja en otros países europeos.
- ✓ En España, la existencia de numerosas infraestructuras de servicios turísticos y la calidad de las mismas, además de una oferta gastronómica de reconocida calidad.
- ✓ España dispone de una rica diversidad de territorios y paisajes, y de espacios rurales muy tranquilos, además de amplias zonas de elevado valor ambiental.
- ✓ En España, la relación calidad/precio es muy competitiva (“Atout France” nº 26, 2013).
- ✓ En España existe una oferta de turismo accesible ligada a las vías verdes que resulta muy interesante (“Atout France” nº 26, 2013).

Oportunidades

- ✓ El cicloturismo es una herramienta para incrementar el uso de la bicicleta en los desplazamientos cotidianos.
- ✓ El cicloturismo es concorde a la voluntad de la Unión Europea de que el turismo contribuya al objetivo Europa 2020, es decir, un crecimiento inteligente, sostenible e inclusivo. El clima político europeo e internacional es favorable a la bicicleta.
- ✓ Los cicloturistas suelen apreciar la gestión sostenible de los equipamientos y servicios turísticos, incentivando así que los empresarios turísticos locales adopten medidas más respetuosas con el medio natural (reciclaje, producción ecológica, consumo kilómetro cero...).
- ✓ En el contexto económico mundial, tendente a reducir los presupuestos de vacaciones, los ciudadanos busca opciones menos costosas y el cicloturismo se encuentra entre ellas (“Atout France” nº 26, 2013).
- ✓ El turismo en bicicleta resulta muy atractivo para el segmento de “turismo senior” (personas mayores de 55 años), con alto nivel adquisitivo y gran disponibilidad para viajar.
- ✓ El cicloturismo expande la actividad turística por el territorio. Hay muchos territorios, sin atractivos especiales, que por el hecho de ser atravesados por una ruta cicloturista han desarrollado actividad económica en este sector.
- ✓ Los itinerarios ciclistas tienen un peso muy importante a la hora de elegir el destino turístico. Actúan como factor atrayente.
- ✓ Fomentar el turismo transfronterizo y contribuir al incremento del flujo de turistas entre los países de la Unión Europea.





- ✓ Animar a la gente a usar el transporte público para llegar al destino de cicloturismo, lo que causa un menor impacto ambiental que los vehículos privados o el transporte aéreo.
- ✓ Promover y facilitar la realización de ejercicio físico, incrementado así la mejora de calidad de vida y la salud física y mental de los ciudadanos.
- ✓ Ofrecer una forma de marcha lenta que fomenta el interés por la riqueza de la gastronomía local, el patrimonio y la vida comunitaria a través de los diferentes países y regiones de la UE.
- ✓ Disminución de los impactos ambientales, en particular los relativos al cambio climático, dentro del sector turístico. Mejora de la calidad del aire y reducción del ruido ambiental.
- ✓ En España especialmente, contribuir a desestacionalizar la oferta turística.
- ✓ El potencial de crecimiento en España es todavía superior a la media Europea, puesto que se ha empezado más tarde a estructurar ofertas y porque el uso diario de la bicicleta es inferior a la media.





11.- Glosario y abreviaturas

Glosario:

Cicloturismo: Visitas recreativas, ya sea durante más de un día o de solo un día fuera de casa, que implican el ciclismo de ocio como una parte fundamental e importante de la visita.

Cicloturista en sentido estricto: Persona que practica el cicloturismo y la duración de su visita incluye una noche o más fuera de casa y el ciclismo es el principal objetivo y actividad de la vacaciones.

Cicloturista itinerante: Cuando el cicloturista se desplaza en bicicleta entre alojamiento y alojamiento.

Efecto invernadero: Fenómeno por el cual determinados gases retienen parte de la energía que la superficie planetaria emite por haber sido calentada por la radiación solar, produciendo un calentamiento global del planeta.

Eurovelo: Red de rutas cicloturistas de Europa impulsada por la ECF.

Excursionista: Persona que realiza paseos en bicicleta de más de 3 horas de duración y de menos de un día hechos desde el domicilio habitual principalmente por motivos de ocio.

Frecuentación: Análisis de la época del año en que los usuarios frecuentan un recorrido.

Impacto o retorno económico directo: Gasto realizado por los cicloturistas en el entorno inmediato donde realiza la actividad, mientras la realiza.

Impacto o retorno económico directo global: Cuando al impacto directo se incorpora la evaluación de los retornos económicos producidos en el entorno próximo a la ruta en rutas complementarias a la principal.

Impacto económico indirecto: Gasto realizado por los cicloturistas, fuera del ámbito territorial donde practican el cicloturismo.

Intermodalidad: Uso de distintos modos de transporte en un mismo viaje.

Vías Verdes (España): Itinerarios para usuarios no motorizados que discurren sobre antiguas infraestructuras ferroviarias.

Vías Verdes (Europa): Vías de comunicación autónomas reservadas a los desplazamientos no motorizados, desarrolladas en un marco de desarrollo integrado que valore el medio ambiente y la calidad de vida, cumpliendo las condiciones suficientes de anchura, pendiente y calidad superficial para garantizar una utilización en convivencia y seguridad a todos los usuarios de cualquier capacidad física. En este sentido, la utilización de los caminos de servicio de canales y de las vías ferroviarias abandonadas constituye un soporte privilegiado para el desarrollo de Vías Verdes" (Declaración de Lille, 2000).

Abreviaturas:

ECF: European Cyclists Federation.

M: Millones

Km: Kilómetros

M Km: Millones de Kilómetros

€: Euros

M €: Millones de Euros

AEVV: Asociación Europea de Vías Verdes

FFE: Fundación de Ferrocarriles Españoles





12.- Bibliografía

- ADFC. (2001). *ADFC Radreiseanalyse 2001*. Berlin, Germany: ADFC.
- ADFC. (2003). *ADFC Radreiseanalyse 2003*. Berlin, Germany: ADFC.
- Altermodal. (2007). *2006 survey of traffic and economic impact along EuroVelo 6*. Chambéry: Altermodal.
- ARGE Donau Österreich. (2011). *Unterwegs entlang der Donau (press release)*. Linz, Austria: Oberösterreich Tourismus.
- ATOUT FRANCE n° 26 (2013). *Les clientèles internationales du tourisme à vélo en France" Etude des marchés espagnol et italien*. Éditions ATOUT FRANCE n° 26.
- Baholet, S. & Vocher, C., DGCIS (2011). *Séjours à vélo des tours-opérateurs en France 2011*. France.
- Bernhofer, F., & Miglbauer, E. (2008). *Donau Radweg – 25 Jahre Erfahrungen und Zukunftsperspektiven*. Paper presented at the EUROBIKE 2008, Friedrichshafen, Germany.
- BMVBW (ed.). (2002a). *FahrRad! Nationaler Radverkehrsplan 2002-2012. Massnahmen zur Förderung des Radverkehrs in Deutschland*. Berlin, Germany: Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen.
- BMVBW (ed.). (2002b). *Ride your bike! National Cycling Plan 2002 to 2012. Measures to promote cycling in Germany (Extract)*. Berlin, Germany: Federal Ministry of Transport, Building and Housing (BMVBW).
- BMWi (Ed.). (2009). *Grundlagenuntersuchung Fahrradtourismus in Deutschland*. Berlin, Germany: BMWi (Federal Ministry of Economics and Technology).
- BMWi. (2008). *Tourismuspolitischer Bericht der Bundesregierung: 16. Legislaturperiode*. Berlin, Germany: Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie (BMWi).
- Botma & Papendrecht, (1991). *Traffic operation of bicycle traffic*, TU-Delft.
- Bourgogne Tourisme (2011). *Fréquentation et impact du Tour de Bourgogne À Vélo*. France.
- Brown, E. (1997). *The Economic Impact of the C2C Route*. Sunderland University.
- Cavill, N. & Davis, A., (2007). *Cycling and Health, What's the evidence?*. Cycling England.
- COLIBI & COLIPED launch 4th edition of their European Bicycle Industry & Market Profile (2012). *Belgium: Colibi-coliped*. <http://www.coliped.com/docs/56367.pdf>.
- Commission of the European Communities. (2006). *A renewed EU Tourism Policy: Towards a stronger partnership for European Tourism*. Commission of the European Communities.
- Cope, A., Downward, P., & Lumsdon, L. (2004). *Monitoring long distance trails: The North Sea Cycle Route*. *Journal of Transport Geography*, 12(1), 13-22.
- Danzi, M. (2006). *Bicycle Carriage on Long-Distance Trains in the European Union*.
- Danzi, M. (2006). *Bicycle Carriage on Long-Distance Trains in the European Union*. Brussels, Belgium: ECF.
- DB. (2011, 9-5-2011). *Grünes Licht für den modernsten Zug der Welt - ICx setzt neue Maßstäbe im Fernverkehr* Retrieved 22-2-2012. From http://www.deutschebahn.com/de/hidden_rss/pi_rss/2232712/h20110509.html.
- Deckoster, J. & Schollaert, U; Comisión Europea (2000). *En bici, hacia ciudades sin malos humos*. Comisión Europea, DG ENV, Boulevard du Triomphe 174; B-1160 Bruselas.
- Downward, P. (Loughborough University) and Sustrans' Research and Monitoring Unit. (2006). *The North Sea Cycle Route*.
- Downward, P., & Lumsdon, L. (2001). *The development of recreational cycle routes: an evaluation of user needs*. *Managing Leisure*, 6(1), 50-60.
- Dwif-Consulting. (2004). *Volkswirtschaftliche und arbeitsmarktpolitische Bedeutung des Radtourismus in Mecklenburg-Vorpommern sowie Marketinganalyse*. Schwerin Germany: Wirtschaftsministerium Mecklenburg-Vorpommern.,





- Dwif-Consulting. (2005). *Tourismusbarometer Saarland - Jahresbericht 2005*. Saarbrücken, Germany: Sparkassenverband Saar & Ministerium für Wirtschaft und Arbeit des Saarlandes.
- Dwif-Consulting. (2007). *Wertschöpfung durch Radtouristen in Niederösterreich*. Munich, Germany: dwif-Consulting.
- Eijgelaar, E., Peeters, P. & Piket, P. (2013). *EUROPEAN CYCLE TOURISM: TOOL FOR SUSTAINABLE REGIONAL RURAL DEVELOPMENT*. Holanda.
- Ekogen. (2010). *Employment in Sustainable Transport*.
- EP. (2009). *P6_TA(2009)0258. Green Paper on the future of TEN-T. European Parliament resolution of 22 April 2009 on the Green Paper on the future TEN-T policy (2008/2218(INI))*. Brussels, Belgium: European Parliament.
- ETI. (2007). *Regionalwirtschaftliche Effekte des Radtourismus in Rheinland-Pfalz*. Trier, Germany: Europäisches Tourismus Institut an der Universität Trier GmbH.
- European Cyclists' Federation. (2008). *The ECF EuroVelo map. The European cycle network*. Brussels/Hohenwart: Galli Verlag+Vertrieb GmbH.
- Fietsplatform. (2004). *Informatie onderzoek LF-routes*. Amersfoort, Netherlands: Stichting Landelijk Fietsplatform.
- Fietsplatform. (2009a). *Informatie onderzoek LF-routes*. Amersfoort, Netherlands: Stichting Landelijk Fietsplatform.
- Fietsplatform. (2009b). *Zicht op Nederland Fietsland 2009*. Amersfoort, Netherlands: Stichting Landelijk Fietsplatform.
- Fietsplatform. (2012). *Fietsrecreatiemonitor: Fietsfeiten mei 2012*. Amersfoort, Netherlands: Stichting Landelijk Fietsplatform.
- Fundación ECA Bureau Veritas (2009) Barómetro de la bicicleta en España (2009). *Fundación ECA Bureau Veritas*.
- Fundación ECA Bureau Veritas (2011) Barómetro de la bicicleta en España (2011). *Fundación ECA Bureau Veritas*.
- Fundación de Ferrocarriles Españoles (FFE) Mercado, comunicación y desarrollo (2008). *Creación del producto cicloturismo en Vías Verdes*. Madrid
- Fundación de Ferrocarriles Españoles (FFE) Hernandez, A., Aizpurúa, N., y Aycart, C. (2011). *Desarrollo sostenible y empleo en las Vías Verdes*. Programa empleaverde de la Fundación Biodiversidad. Madrid
- Giebeler, B., & Froitzheim, T. (2008). *Die ADFC-Radreiseanalyse 2008. 9. bundesweite Erhebung zum fahrradtouristischen Markt*. Internationale Tourismus-Börse Berlin, März 2008. Retrieved from http://www.adfc.de/files/2/194/242/ADFCRadreiseanalyse_2008-2.pdf.
- Giebeler, B., & Froitzheim, T. (2012). *Die ADFC-Radreiseanalyse 2012. 13. bundesweite Erhebung zum fahrradtouristischen Markt Internationale Tourismus-Börse Berlin*. Berlin, Germany: ADFC.
- Götschi, T. & Kahlmeier, S. (2012). *Erhebungsmethodik für das Monitoring von SchweizMobil und den Schweizer Wanderwegen*.
- Grous, A. (2011). *The British Cycling Economy*. London.
- Ickert, L., & Rikus, S. (2008). *Veloland Schweiz 2007: Methodik und Ergebnisse der Velo-Zählanlagen*. Basel, Switzerland: Stiftung Veloland Schweiz.
- Ickert, L., Rommerskirchen, S., & Weyand, E. (2005). *Veloland Schweiz: Ergebnis-Band zur Gästebefragung. Zählung und Befragung 2004*. Basel, Switzerland: ProgTrans AG.
- Inddigo. Altermodal (2012). *Etude de clientèle et de retombées économiques de l'EuroVélo 6 entre Bâle et la Saône-et-Loire*. Réseau Métropole Rhin-Rhône – Office Tourisme de Besançon – Comité Régional du tourisme de France – Comté – Département de la Saône-et-Loire.
- Keeling, A. (1999). *Cycle tourism (Vol. Information pack TT 21)*. Bristol, UK: Sustrans.
- Kormann (SBB), R. (2012, 22-2-2012). *[Bicycle transport SBB]*.
- Labescat, G., Dumont, M., Pullara, J., Chassey, C., Desmet, M-L. & Maud'hui Ph. (2012). *Les clientèles internationales du tourisme à vélo en France*. Éditions ATOUT FRANCE n° 21.





- Lancaster, E. (2013). *Eurovelo, the European cycle route network: why it pays to invest in cycling tourism*. ECF.
- Lumsdon, L. (2000). *Transport and tourism: A sustainable tourism development model*. Journal of Sustainable Tourism, 8(4), 1-17.
- Lumsdon, L. (2006). *The National Cycle Network. Economic Impacts*. U.K.
- MANOVA. (2007). *Radfahrer-Befragung 2006: Niederösterreichische Haupt-Radrouten*. Vienna, Austria: MANOVA.
- Matijasevic (GIZ) (2012). 5.4.2012. [Cycle tourism figures from Serbia].
- Mató, E. (2010). *Girona Greenways. A vital Municipal Network promoting Sustainable Mobility*. Girona Greenways Consortium. Paper presented at the Velo-City Global, Copenhagen, Denmark.
- Matthews, C.E., Jurj, A.L., Shu, X-o, Li, H-L, Yang, G., Li, Q., Gao, Y-T & Zheng, W (2007). *Influence of exercise, walking, cycling, and overall non exercise physical activity on mortality in Chinese women*. American Journal of Epidemiology, 165(12):1343-50.
- Mercat, N (2011). *Etude de fréquentation et de retombées économiques de La Loire à Vélo*. Chambéry: Inddigo. Altermodal, France.
- Mercat, N. (2009 b). *Les retombées économiques du Tourisme à vélo - Exemple du Tour de Bourgogne à Vélo*. France.
- Mercat, N. (2009). *Spécial économie du vélo. Étude complète*. Paris, France: ATOUT FRANCE.
- Mercat, N. & Mauvilain, E. (2011). *Enquête de fréquentation et de satisfaction des usagers modes doux le long du Canal des Deux Mers*. Chambéry: Inddigo. Altermodal, France.
- Miglbauer, E. (2012). *Der Klassiker: 25 Jahre Donau-Radweg*. In A. Dreyer, R. Mühlnickel & E. Miglbauer (Eds.), *Radtourismus: Entwicklungen, Potentiale, Perspektiven* (pp. 183-191). München, Germany: Oldenbourg Verlag.
- Miglbauer, E., Pfaffenbichler, P. C., & Feilmayr, W. (2009). *Kurzstudie Wirtschaftsfaktor Radfahren: Die volkswirtschaftlichen Auswirkungen des Radverkehrs in Österreich*. Vienna, Austria: Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft.
- Ministerio de Medio Ambiente, FFE. (2007). *Caminos Naturales-Vías Verdes. Su adecuación al desarrollo rural sostenible*. Madrid.
- Mispelon, C. (2013). *ECF Cycling Barometer. Technical document*.
- Møller Munch, D. (2009). *Cykelturismens økonomiske betydning - for Danmark 2008*. Copenhagen, Denmark: Aktiv Danmark.
- Møller Munch, D. (2010). *Cycling Tourism in Denmark*. Paper presented at the Velo-City Global, Copenhagen, Denmark.
- Mourek, D. & Bodor, A. (2012). *Findings from a study on European Cycle Friendly Service, Network Concept*. ECF.
- Mourek, D. & Kazda, P. (2012). *Best Practice Guide on Cycle Friendly and Other Certifications for Services Along Greenways: December 2012*. Greenways4tour project. Nadace Partnerství (Czech Environmental Partnership Foundation).
- Mundet, LL. & Coenders, G. (2010). *Greenways: a sustainable leisure experience concept for both communities and tourists*. Journal of Sustainable Tourism. April 2010.
- Öhlschläger, K. (2007). *Die Fahrradtouristen am Elberadweg. Eine empirische Untersuchung zur Analyse der Fahrradtouristen am Elberadweg in der Prignitz. Working Paper On Management in Environmental Planning 021/2007 Working Paper On Management in Environmental Planning (Vol. 021/2007)*. Berlin, Germany: TU Berlin.
- Palau, R., Forgas, S., Blasco, D. & Ferrer, B. (2012). *An Analysis of Greenways from an Economic Perspective*. Tourism Planning & Development Volume 9, Issue 1, 2012. Special Issue: LOW CARBON TOURISM TRAVEL: CYCLING, WALKING AND TRAILS
- Perrusson, J-Ph. & Mercat, N. (2011). *Les retombées économiques du Tourisme à vélo. Exemple du Tour de Bourgogne à Vélo*. Bourgogne Tourisme.
- Peters, U. (2012 a). 11.4.2012. [Projekt Elberadweg].





- Peters, U. (2012b). *Radfahrerstatistik Elberadweg 2001-2011*. Magdeburg, Germany: Magdeburger Tourismusverband Elbe-Börde-Heide e.V.
- Quipplan Mobility. <http://quipplan-mobility.com/site/page/product/benefits>.
- R. Marti (SBB) (9.1.2009, 9-1-2009). [*Bicycle transport SBB*].
- Simpson, M. C., Gössling, S., Scott, D., Hall, C. M., & Gladin, E. (2008). *Climate change adaptation and mitigation in the tourism sector: frameworks, tools and practices*. Oxford: United Nations Environment Programme.
- Steele K. Alliance for biking & Walking (2010). *BICYCLING AND WALKING IN THE UNITED STATES 2 0 1 0 BENCHMARKING REPORT*.
- Stiftung SchweizMobil. (2008a). *Unsere Gäste sind Ihre Gäste! Hotellerie und Parahotellerie als starke Partner von SchweizMobil* Retrieved 14.1.2009, From <http://www.velodata.ch/cgi-bin/WebObjects/DocuManager.woa/2/wo/GcgJLZtG6q9nzIDmg8zwp0/3.0.20.19.1.0.1.3.0>
- Stiftung SchweizMobil. (2008b). *Zahlen SchweizMobil*.
- The Gallup Organization. (2011). *Flash Eurobarometer 312 "Future of transport"*. Brussels, Belgium: European Commission.
- The Pedestrian and Bicycle Information Center. US Department of transportation. (2010). *The National Bicycling and walking Study: 15-year Status Report*. EEUU.
- TMBLM (ed.). (2008). *Radverkehrskonzept für den Freistaat Thüringen*. Erfurt, Germany: Thüringer Ministerium für Bau, Landesentwicklung und Medien (TMBLM).
- Trendscape. (2008a). *Radreisen der Deutschen 2008*. Cologne, Germany: Trendscape GbR.
- Trendscape. (2008b). *Radreisen der Deutschen 2008 (additional data tables)*.
- Trendscape. (2010). *Radreisen der Deutschen 2010*. Cologne, Germany: Trendscape GbR.
- Utiger, M., & Ickert, L. (2005). *Zählung und Befragung 2004 Veloland Schweiz*. Resultate der Erhebung des Veloverkehrs auf den nationalen Routen im Veloland Schweiz. Bern, Switzerland: Stiftung Veloland Schweiz.
- Utiger, M., & Richardson, A. J. (2000). *Veloland Schweiz: Resultate der Zählungen und Befragungen 1999*. Erhebung des Veloverkehrs auf den nationalen Routen im «Veloland Schweiz». Bern, Switzerland: Stiftung Veloland Schweiz.
- Utiger, M., & Rikus, S. (2010). *Veloland Schweiz 2009: Ergebnisse Velo-Zählungen. Kurzfassung*. Bern, Switzerland: Stiftung SchweizMobil.
- Utiger, M., & Rikus, S. (2011). *Veloland Schweiz 2010: Ergebnisse Velo-Zählungen. Kurzfassung*. Bern, Switzerland: Stiftung SchweizMobil.
- Welsh Government (2012). *White paper, Consultation on Active Travel*.
- Weston, R., & Lumsdon, L. (2006). *The Camel Trail Feasibility study*. Preston: Institute of Transport and Tourism.
- Weston, R., Davies, N., Lumsdon, L., McGrath, P., Peeters, P., Eijgelaar, E., & Piket, P. (2012). *The European Cycle Route Network EuroVelo*. Retrieved from <http://www.europarl.europa.eu/studies>
- Westtoer. (2007). *Meet- en onderzoeksproject Fietsnetwerk Westhoek*. Sint-Michiels, Belgium: Westtoer.
- Wilson, S.S. (1973). *Bicycle Technology*. Scientific American, marzo 1973.
- Zovko, I., (2013). *The Value of Cycle Tourism. Opportunities for the Scottish economy. Tranform Scotland*. www.scottishviewpoint.com.





Anexo 1

Informe	Año de publicación	País / Área geográfica	Autor
"The National Bicycling and walking Study: 15-year Status Report"	Mayo 2010	EEUU	The Pedestrian and Bicycle Information Center. US Department of transportation
"Bicycling and walking in the United States 2010 benchmarking report"	2010	EEUU	<i>Kristen Steele</i> , Alliance for Biking & Walking
"The European Cycle Route Network Eurovelo"	2012	Europa	Institute of Transport and Tourism, University of Central Lancashire, UK - Richard Weston, Nick Davies, Les Lumsdon, Peter McGrath Centre for Sustainable Transport and Tourism, NHTV Breda University of Applied Sciences, Netherlands - Paul Peeters, Eke Eijgelaar, Peter Piket
En bici, hacia ciudades sin humo	2000	Europa	J. Dekoster, U. Schollaert
Bicycle Carriage on Long-Distance Trains in the European Union	2006	Europa	Marco Danzi
Best Practice Guide on Cycle Friendly and Other Certification for Services along Greenways	2012	Europa	Daniel Mourek & Petr Kazda, AEVV
"Findings from a study on European Cycle Friendly Service, Network Concept"	Junio 2012	Europa	<i>Daniel Mourek</i> , Nadace Partnerství <i>Adam Bodor</i> , ECF
"ECF Cycling Barometer Technical Document"	Mayo 2013	Europa	European Cyclists' Federation
"The National Cycle Network. Economic Impacts"	Diciembre 2006	Reino Unido	Les Lumsdon
"The North Sea Cycle Route"	Diciembre 2006	Reino Unido	<i>Paul Downward</i> , Loughborough University and Sustrans' Research and Monitoring Unit.
"The Value of Cycle Tourism"	Junio 2013	Escocia	Ivan Zovko's
"White paper, Consultation on Active Travel"	Mayo 2012	Gales	Welsh Government
"Eurovelo, the European cycle route network: why it pays to invest in cycling tourism"	Junio 2013	Irlanda	Ed Lancaster
"European cycle tourism: tool for sustainable regional rural development"	2013	Holanda	Eke Eijgelaar, Paul Peeters and Pieter Piket
"Spécial économie du vélo Étude complète"	Julio 2009	Francia	Nicolas Mercat
"Enquête de fréquentation et de satisfaction des usagers modes doux le long du Canal des Deux Mers"	Mayo 2011	Francia	Nicolas Mercat, Eve Mauvilain
"Etude de clientèle et de retombées économiques de l'EuroVélo 6 entre Bâle et la Saône-et-Loire"	Diciembre 2012	Francia	Inddigo Altemodal
"Etude de fréquentation et de retombées économiques de La Loire à Vélo"	Abril 2011	Francia	Nicolas Mercat





Informe	Año de publicación	País / Área geográfica	Autor
"Séjours à vélo des tours-opérateurs en France 2011"	Diciembre 2011	Francia	Sébastien Baholet, Christine Vocher, DGCIS
"Les retombées économiques du Tourisme à vélo - Exemple du Tour de Bourgogne à Vélo"	2009	Francia	Nicolas Mercat
"Fréquentation et impact du Tour de Bourgogne À Vélo"	Febrero 2011	Francia	Bourgogne Tourisme
"Les clientèles internationales du tourisme à vélo en France. Etude des marchés espagnol et italien"	2013	Francia	Atout France
"Les clientèles internationales du tourisme à vélo en France. Pratiques et attentes. Zoom sur 5 marchés prioritaires"	01/06/12	Francia	Atout France
"Erhebungsmethodik für das Monitoring von SchweizMobil und den Schweizer Wanderwegen"	Septiembre 2012	Suiza	Thomas Götschi, Sonja Kahlmeier
Caminos Naturales-Vías Verdes. Su adecuación al desarrollo rural sostenible"	01/01/07	España	Ministerio de Medio Ambiente, FFE
"Desarrollo sostenible y empleo en las Vías Verdes"	01/02/11	España	Arantxa Hernández, Nerea Aizpurúa Carmen Aycart, FFE
"Creación del producto cicloturismo en Vías Verdes"	01/03/08	España	Mercado, Comunicación y Desarrollo, FFE
"Greenways: a sustainable leisure experience concept for both communities and tourists"	Febrero 2010	Girona	Lluís Mundet, Germà Coenders

