

Universidad de Oviedo

Máster Universitario en Dirección y Planificación del Turismo

TRABAJO FIN DE MÁSTER

EL CICLISMO COMO ACTIVIDAD TURÍSTICA EN
ESPAÑA

Autor: José Burgos Esteban

Tutor: María Elena Ceniceros González

AUTORIZACIÓN

Dña. María Elena Cenicerros González, tutor del Trabajo Fin de Máster realizado por D. José Burgos Esteban, en el Máster Universitario en Dirección y Planificación del Turismo de la Universidad de Oviedo, **AUTORIZA** la presentación y defensa del presente Trabajo Fin de Máster.

Gijón, 16 de Julio de 2013.

Fdo.: María Elena Cenicerros González

DECLARACIÓN

D. José Burgos Esteban **DECLARA** que es el autor del presente Trabajo presentado para optar al título de Máster Universitario en Dirección y Planificación del Turismo por la Universidad de Oviedo, que es un Trabajo original realizado para este fin y que se han detallado todas las fuentes bibliográficas relevantes utilizadas durante su elaboración.

Gijón, 16 de Julio de 2013.

Fdo.: José Burgos Esteban

Resumen

Este Proyecto Fin de Máster se centra en el análisis del ciclismo como actividad turística. Dado el escaso grado de desarrollo que ha tenido en España y la necesidad de buscar alternativas que diversifiquen la oferta turística española y reduzcan la estacionalidad, el objetivo final es mostrar la importancia que puede tener y los beneficios que puede aportar el cicloturismo a la industria turística nacional.

Para desarrollar este Proyecto no solo se ha realizado una búsqueda sistemática de datos y estudios anteriores, sino que también se ha entrevistado a expertos relacionados con el cicloturismo para poder determinar de qué manera debería desarrollarse el ciclismo como actividad turística en España.

El trabajo se estructura en cuatro bloques. En el primero se analizan distintas definiciones de cicloturismo para, a partir de ellas, elaborar una que pueda ser de uso general en España. En el segundo se realiza un estudio descriptivo de iniciativas desarrolladas tanto en Europa como en España. En el tercero se analizan los puntos débiles y fuertes del posible desarrollo del cicloturismo en España. El Proyecto finaliza con una serie de conclusiones y recomendaciones para promover el desarrollo del ciclismo como actividad turística en España.

Abstract

This Master Research Project is focused on cycling as touristic activity. Due to the poor grade of development it has had in Spain and the need for diversifying Spain tourism offer and reducing seasonality, cycle touring appears a a profitable activity to be promoted.

Data and previous research on this field have been analysed, but also cycling touring experts have been interviewed in order to provide not only an overall description of cycling touring but also to outline suggestions about how to develop it in Spain.

So, we start by developing a definition of what cycling touring is, followed by the analysis of some European and Spanish actions, the determination of weaknesses and strengths that have to be taken into account in order to develop a profitable cycle touring development programme, finishing with suggestions to improve and boost the development of cycling as tourism activity in Spain.

Agradecimientos

A Dña. María Elena Cenicerros González, tutora del Trabajo Fin de Máster.

También agradezco la ayuda de D. Astor García, D. Daniel Pazos Herrero, D. Francisco José Saíz y D. Juan Merallo por sus aportaciones a este proyecto.

ÍNDICE

1. Introducción	1
2. Objetivos y metodología	4
3. Concepto del ciclismo como actividad turística	6
3.1. Breve historia del cicloturismo	6
3.2. Aproximación al concepto de cicloturismo	8
3.3. Dando forma al concepto de cicloturismo	12
3.4. Quién practica cicloturismo	13
3.5. Sostenibilidad del ciclismo como actividad turística	18
4. Estudio descriptivo del ciclismo como actividad turística	23
4.1. Modelos y herramientas existentes para la potenciación del ciclismo como actividad turística en Europa	23
4.1.1. Europa	24
4.1.2. Francia	26
4.1.3. Suiza	30
4.1.4. Alemania	33
4.2. Modelos y herramientas existentes para la potenciación del ciclismo como actividad turística en España	37
4.2.1. Eurovélo España	38
4.2.2. Cicloturismo en Baleares	40
4.1.2. Vías Verdes	41
4.1.3. Bikefriendly	42
5. El ciclismo como actividad turística en España	44
5.1. Opiniones externas	44
5.2. Análisis DAFO del ciclismo como actividad turística en España	48
6. Conclusiones	53
Bibliografía	61
Anexo I. Tramos de la red Eurovélo en Europa	64
Anexo II. Tramos de la red Eurovélo en España	65
Anexo III. Listado de expertos consultados y preguntas realizadas	66
Anexo IV. Respuestas obtenidas de los expertos consultados.	67
Anexo V. Reglamento sobre el uso del casco en vías urbanas	71
Anexo VI. Red nacional de rutas cicloturistas en España.	72

1. Introducción

Recorrer los hermosos paisajes de Holanda, Francia o Austria combinando ejercicio y turismo es una opción que cada vez escogen más viajeros españoles. En España aún no se llega al volumen de negocio de estos países europeos, el aumento de la bicicleta como medio de transporte urbano y la transmisión boca a boca ha generado un importante incremento de clientes. Y puede afirmarse que, aunque con cierto retraso, ésta forma de hacer turismo (y de hacer negocio para las agencias de viaje) empieza poco a poco a desperezarse en España.

Los datos hablan de un sector en auge al que sin embargo, le queda mucho camino por recorrer. Para empezar, el mercado está poco desarrollado y son pocas las agencias especializadas en este tipo de vacaciones. Por otra parte, en España el número de personas que optan por el cicloturismo es menor que en otros países europeos, como Holanda o Alemania. Además, la falta de apoyo de las instituciones públicas suponen una merma para su expansión y por último, la carencia de infraestructuras adecuadas puede estar detrás del escaso desarrollo que ha tenido este tipo de turismo en España: como la escasez de carriles bici en las ciudades, el mal estado de conservación de algunas rutas, etc. (Savia, 2009).

Para comprender las claves sobre el auge del cicloturismo en todas sus variedades es necesario remitirse a un informe realizado por la Unión Ciclista Internacional en 1997 en el que se recogen los principales rasgos de este tipo de turismo. El cicloturismo es un deporte verde, ecológico y respetuoso con el medio ambiente y beneficioso para la salud. Es, además, una práctica no discriminatoria, destinada a cualquier persona sin distinción de su edad o condición, pudiendo adaptarse a las posibilidades de cada uno, por lo que puede practicarse sin necesidad de ser un profesional. Por último, debe destacarse que la gran popularización del cicloturismo se debe en parte al

efecto mediático de grandes eventos como el Tour de Francia o la Vuelta Ciclista a España.

Como es sabido, la economía española se basa fuertemente en el sector turístico (que supone el 10% del Producto Interior Bruto). Sin embargo presenta algunos problemas tanto de organización como de estructura que dificultan su desarrollo y mantenimiento de forma sostenible a largo plazo.

El producto estrella de España, el turismo de sol y playa, está alcanzando un cierto grado de madurez y su fuerte estacionalidad trae consigo que la actividad económica generada por el mismo se produzca solo en unos meses del año, provocando problemas derivados como los colapsos en los sistemas de transporte en meses de temporada alta, el aumento del desempleo en temporada baja, infrautilización de infraestructuras o sobredimensionamiento de las mismas en relación en su uso, etc.

El cicloturismo es una de las actividades que más está creciendo en los países europeos. Suiza, Alemania y Francia son líderes en el ranking mundial de competitividad turística dentro de este campo. No es casual que estos tres países sean los que más apuestan por el cicloturismo en todo el mundo. Por el contrario, España es un país subdesarrollado en lo que al cicloturismo se refiere pese a poseer un enorme potencial: Camino de Santiago, extenso litoral, gran número y extensión de parques naturales...

A modo de ejemplo y para mostrar el impacto económico que puede tener esta modalidad de turismo, se puede recurrir a datos de los países líderes en la misma. Así, en Francia, entre 2008 y 2010 el cicloturismo creó 16.500 empleos directos y generó dos mil millones de euros anuales, suponiendo un total de un millón de turistas extranjeros atraídos por el cicloturismo. Por otra parte, el sector cicloturista alemán alcanzó una cifra de negocios de 9.000 millones euros en 2009. En el caso suizo, la primera inversión en cicloturismo en 1998 para hacer la red nacional de nueve rutas fue de 10 millones de euros y ya se había amortizado sobradamente en 2002, con 240 millones de ingresos por

turismo ciclista. Es decir, en cuatro años se había conseguido superar 24 veces la inversión original (Merallo, 2013).

De esta forma la práctica del cicloturismo constituye un segmento emergente, un nuevo nicho de mercado y un nuevo producto turístico que a priori, presenta oportunidades de desarrollo para el sector turístico en España tanto por el probable efecto desestacionalizador para la temporada media o baja (debido en parte al buen clima en general de España a lo largo del año) como para diversificar o ser complemento de otras ofertas turísticas existentes que aportaría valor añadido al turista.

A partir de los datos presentados a modo de resumen en esta pequeña introducción sobre la situación actual del cicloturismo en España y en base a su análisis, se justifica el interés de este proyecto fin de máster a razón del escaso desarrollo que esta modalidad de turismo está teniendo en España y de la práctica inexistencia de infraestructuras, legislación y asociaciones o redes cicloturistas a nivel español (salvo escasos ejemplos ya creados en algunas Comunidades Autónomas), tratándose de una rama del turismo poco conocida en pleno auge que no está siendo suficientemente explotada en España.

2. Objetivos y metodología

El presente proyecto de Fin de Máster, presentado por el alumno José Burgos Esteban, forma parte del programa de asignaturas del Máster en Dirección y Planificación del Turismo, de la Facultad de Comercio, Turismo y Ciencias Sociales Jovellanos (Universidad de Oviedo).

La finalidad de este proyecto es analizar el ciclismo como actividad turística o cicloturismo, cuyo desarrollo puede tener efectos positivos en la industria turística española. Se ha considerado adecuado que el territorio objeto de análisis sea todo el territorio español, con el fin de que todas las comunidades autónomas se vean involucradas en la puesta en marcha de esta actividad. Por tanto, el objetivo final de este proyecto es mostrar la importancia que puede tener el ciclismo como actividad turística para España y cómo su desarrollo y potenciación puede resultar beneficiosa para la economía del sector.

Para elaborar este trabajo se ha realizado una búsqueda y posterior revisión bibliográfica en diferentes bases de datos, principalmente de páginas de Internet relacionadas con el tema objeto de estudio y, además, se ha contado con la opinión de varios expertos del sector, entre los que se encuentran empresarios, aficionados al ciclismo, directores deportivos... con el fin de intentar determinar cómo debería desarrollarse una actividad viable para el sector turístico en España.

Para alcanzar dicho objetivo, en primer lugar se analizarán las distintas definiciones de cicloturismo para que a partir de ellas, se pueda elaborar una definición técnica que pueda ser aplicada con carácter general en España que trate de ajustarse en lo máximo posible a la realidad.

Dentro del segundo bloque se llevará a cabo un estudio descriptivo sobre las iniciativas existentes en la actualidad relacionadas con el cicloturismo, tanto en España como en otros países.

Después, se realizará un análisis crítico para tratar de localizar los defectos, carencias y puntos fuertes existentes en estos momentos para el desarrollo del ciclismo como actividad turística en España.

Por último se dará el proyecto por finalizado mediante la exposición de una serie de conclusiones y la propuesta de varias recomendaciones para impulsar el ciclismo como actividad turística en España.

3. Concepto del ciclismo como actividad turística

Dentro de este primer bloque se tratará de dar forma a una definición técnica para el ciclismo como actividad turística analizando las ya existentes, se determinará el tipo de turista que se siente atraído por esta forma de hacer turismo y se abordará la sostenibilidad en el cicloturismo.

3.1. Breve historia del cicloturismo

Con el desarrollo y mejora en la mecánica y seguridad de la bicicleta a finales de la década de 1870 comenzó a popularizarse su uso y con ello el ciclismo de recreo en Europa. A partir de entonces surgieron los primeros viajes cicloturistas de larga distancia o duración¹.

En 1878, se crea en Gran Bretaña el Cyclists' Touring Club, primer club registrado de cicloturistas, siendo la organización nacional de turismo más antigua del mundo. Esto sirvió de inspiración a Paul de Vivie² quien más tarde fundó en 1923 la Fédération Française de Cyclotourisme, acuñando el neologismo cicloturismo.

Al comienzo del siglo XX el mundo del cicloturismo continuó creciendo, sin embargo no fue hasta la década de 1920 cuando los viajes en bicicleta comenzaron realmente despegar y todo ello debido a un cambio sociológico. A principios de los años 20, en Inglaterra (seguido por Francia entre otros) se

¹ Cabe reseñar, a modo de anécdota, que en julio de 1896, el británico John Foster Fraser y dos amigos suyos partieron desde Gran Bretaña viajando alrededor del mundo en sus bicicletas, cubriendo una distancia aproximada de 31.000 km en 2 años y dos meses, atravesando 17 países y 3 continentes, siendo el primer viaje en bicicleta de larga duración.

² Paul de Vivie (1853-1930) fue el inventor del cambio trasero en la bicicleta, fundador de la revista *Le cycliste* e impulsor de las primeras pruebas no competitivas de larga distancia.

introdujo un nuevo horario laboral con 40 horas semanales y dos semanas de vacaciones pagadas al año.

Por entonces el automóvil seguía siendo un lujo al alcance de unos pocos, pero prácticamente todo el mundo podía costearse una bicicleta. En la década de los sesenta del siglo XX, debido a la motorización generalizada y al incremento en la utilización del vehículo propio, así como del tren, el barco o el avión, la bicicleta queda relegada a un segundo plano e incluso adquiere connotaciones negativas al compararse con estas formas de transporte.

A partir de los años 80 se vuelve recuperar la bicicleta como elemento de recreo y deporte, unido en muchas ocasiones a movimientos ecologistas. Sin embargo no es hasta los inicios de la década de 1990 cuando se produce el *boom* de la bicicleta y con ello el renacer del cicloturismo en diversas modalidades, apareciendo las *mountain bike* o bicicletas de montaña y produciéndose la generalización del uso la bicicleta para el ocio.

Este aumento en la tendencia de la práctica del ciclismo en Europa no es algo único de los países que han sido pioneros como Inglaterra, Francia, Alemania, Austria... sino que su popularización se ha ido extendiendo casi a la totalidad de países Europeos. Además, existen algunos casos, como Holanda, donde el ciclismo se ha convertido en un importante elemento de atracción para el turismo, hasta el punto que cada año son miles los turistas que deciden visitar dicho país con el fin de practicar el cicloturismo.

A partir de entonces y hasta la actualidad, el ciclismo como actividad turística evolucionó de forma muy similar en casi todos los países de Europa que apostaron por esta forma de turismo y el número de seguidores ha ido aumentando progresivamente a lo largo de los años.

3.2. Aproximación al concepto de cicloturismo

Dentro de este apartado se estudiará de manera analítica las definiciones existentes sobre esta materia y se buscará la manera de dar forma a un nuevo concepto para esta modalidad de turismo.

A día de hoy todavía no se puede encontrar una definición oficial registrada que explique de forma clara que se puede entender por ciclismo como actividad turística debido a la ambigüedad de la propia actividad y los diferentes enfoques que puede tener este tipo de turismo, haciendo que sea difícil de definir.

La relación existente entre el ciclismo y el turismo se ha podido observar desde 1890 tras la organización de los primeros eventos cicloturistas (excursiones en sus comienzos), sin embargo, no ha sido en las últimas décadas del siglo XX y principios del siglo XXI cuando esta relación ha suscitado interés académico. Sin embargo, las investigaciones existentes sobre esta relación suelen limitarse, en la mayoría de los casos, a analizar el impacto económico que generan o la cantidad de turistas que se sienten atraídos por el cicloturismo sin tratar de ahondar en la práctica en sí o las características que distinguen a los cicloturistas del resto de turistas. Existen sin embargo definiciones de diversos autores, blogueros y otras fuentes que tratan de dar forma a este concepto tan complejo.

Según Lefebvre y Trudeau (2003, pp. 48), “El cicloturismo es una forma de turismo de aventura donde el esfuerzo físico, el contacto con la naturaleza y el respeto al medioambiente conforman el eje central de este tipo de turismo”. En esta primera definición, los autores indican que la actividad cicloturista gira entorno a la combinación entre el ejercicio físico y el contacto con la naturaleza.

Por otro lado, Cantero Barros (2012) resalta el carácter no competitivo de esta actividad, siendo una práctica que se realiza por recreo al definirla como una actividad recreativa, deportiva y no competitiva que combina la actividad física

y el turismo. Consiste en viajar en bicicleta visitando los lugares que se encuentra uno a su paso. Se realiza por placer, no por competición, por lo que no se puede llegar a denominar práctica competitiva.

Por su parte, Pazos Herrero (2012) indica que el cicloturismo es una actividad física que te permite disfrutar de la naturaleza, de la compañía que se lleve, del paisaje y de las localidades y, lugares en general, por los que, gracias a la movilidad de la bicicleta, se pueden encontrar. De igual manera que en definiciones anteriores, se puede extraer que el cicloturismo es una práctica que requiere del ejercicio físico en bicicleta para realizar los desplazamientos.

Dentro de la sección *Turismo y tiempo libre* del portal web de la comunidad de Madrid (www.madrid.org) se puede encontrar un apartado dedicado al cicloturismo en donde se trata de dar una definición para esta práctica. En ella se define el cicloturismo como una actividad que se desarrolla al aire libre y que consiste fundamentalmente en hacer turismo y deporte utilizando como medio de transporte la bicicleta, provocando mejoras para la salud y también para el medio ambiente. En este caso nos encontramos ante una definición similar a los conceptos anteriores pero en la que también se pone de relieve las mejoras que esta práctica trae consigo tanto de carácter medioambiental como para la salud del cicloturista.

Ken Kifer, afamado cicloturista norteamericano, trató de determinar el cicloturismo como un concepto que englobase todas las formas de turismo recreacional, no competitivo, en todos los ámbitos de utilización de la bicicleta. Definió el cicloturismo como deporte que se hace sin prisas, sin premios, un deporte en el que no se intenta imitar el ciclismo de alta competición y en el que se busca, muchas veces, la autosuficiencia.

A partir de estas definiciones se puede concluir que existen una serie de puntos en común (matizando algunos de ellos) que pueden utilizarse como base para elaborar una posible definición que se ajuste a esta modalidad de turismo:

- Requiere la realización de una actividad física y en la que no se requiere una gran preparación previa.
- Se trata de una actividad que se desarrolla al aire libre, por medios naturales, rurales y entornos urbanos.
- No es discriminatorio en cuanto la edad ni sexo, puede ser realizado por cualquier persona y con cualquier tipología de bicicleta.
- Es un tipo de turismo activo por lo que se requiere la total implicación del turista que lo practica.
- Se trata de una actividad no competitiva, se realiza por recreo o placer.
- Es una actividad que puede realizarse tanto individual, como colectivamente.
- Implica un desplazamiento fuera del domicilio.
- No hay una duración definida para este tipo de turismo. Puede durar uno o varios días.
- El ciclismo debe ser el objetivo o propósito del viaje.

Como se ha visto, la mayoría de las definiciones existentes descartan la participación pasiva. Sin embargo, en la Estrategia de Cicloturismo del Sur de Australia (South Australian Tourism Commission, 2005), que se utilizará de ejemplo para el desarrollo de una definición técnica, se puede encontrar la única definición que incluye a los espectadores en eventos y marchas cicloturistas.

Para la comisión de turismo australiana, la cual gestiona estos eventos cicloturistas, la inclusión de los espectadores dentro de la definición se justifica por el impacto económico que estos generan, concluyendo de esta manera que el cicloturismo es también un tipo de turismo pasivo que no requiere la total participación del turista. Cabe mencionar, a modo de ejemplo, que en algunos eventos como L'Étape du Tour, se permite a miembros del público realizar algunas etapas del Tour de Francia bajo control y con condiciones (Lamont, 2009).

Por otro lado, en la mayor parte de las definiciones se pueden encontrar referencias al recreo o al placer (o a ambos), por lo que en una posible definición sería conveniente tratar el cicloturismo como ambas formas. También es discutible la esencia no competitiva del concepto ya que las conocidas como marchas cicloturistas son de naturaleza competitiva, por lo que también deberían considerarse dentro de la definición (Lamont, 2009).

Como en cualquier tipo de turismo, el ciclismo como actividad turística implica un desplazamiento del individuo de su lugar de residencia y esta experiencia finaliza con el regreso al punto de origen u hogar de residencia. Convendría, sin embargo, para el desarrollo de la definición, acotar una distancia mínima para que la actividad sea considerada como cicloturismo. Por ejemplo, existen estudios sobre el ciclismo como actividad turística en Australia en los que se adopta un límite de 50 km y 4 horas fuera del lugar de residencia para excursionistas y una distancia mínima de 40 km fuera del hogar de residencia y una pernoctación para los viajeros de larga duración (Tourism Research Australia 2007, citado por Lamont, 2009).

Algunos autores también proponen la distinción entre excursionistas y turistas, los que pernoctan y los que no respectivamente, manteniendo que los excursionistas también se les incluyan como cicloturistas. En algunos casos se ha hecho una clara distinción entre cicloturistas y excursionistas, Lamont (2009) los denomina turistas recreacionales siendo aquellas personas que participan en una actividad o excursión ciclista de recreo, que implica un periodo fuera de sus hogares de residencia de no más de 24 horas y realizan la actividad por recreo.

Para terminar, algunos estudios sobre cicloturismo determinan que estos turistas pasan de media el 74.5% del tiempo pedaleando y sólo el 25,5% de tiempo restante en los destinos intermedios. Como se verá, los cicloturistas pasan la mayoría del tiempo desplazándose, esto indica que la actividad ciclista en sí tiene un mayor peso que visitar los destinos intermedios del trayecto (Lamont, 2009).

3.3. Dando forma al concepto de cicloturismo

A partir de los puntos analizados en el apartado anterior se puede elaborar una definición técnica para el ciclismo como actividad turística en España ya que para otros países la definición podría variar en función de algunos parámetros, como por ejemplo la distancia, y otra definición más genérica y simplificada:

Así, la definición técnica para el ciclismo como actividad turística en España establecería que el cicloturismo es una *Modalidad de turismo que combina actividad física y turismo, en la cual el ciclismo (suponiendo tanto la participación activa como la observación pasiva) se realiza por recreación, placer y/o competición siendo el propósito del viaje; pudiendo además realizarse en compañía, en solitario o bajo un evento organizado. Supone recorrer una distancia mínima de 50 km alejado del lugar de residencia y una pernoctación para cicloturistas de larga duración y un máximo de 50 km sin realizar pernoctación para excursionistas. La experiencia cicloturista puede desarrollarse por entornos naturales, rurales o urbanos y se da por terminada con el regreso al punto de origen o lugar de residencia.*

Esta definición técnica enfatiza que el ciclismo, bien en su forma de participación activa como de observación pasiva, debe ser el propósito del viaje. También incorpora los eventos ciclistas y marchas cicloturistas, reseñando su posible carácter competitivo, excluidos de la mayoría de las definiciones a pesar de los beneficios económicos que son capaces de generar en los lugares en los que se organizan, áreas rurales en la mayor parte de los casos.

Otro de los puntos más importantes de la definición es la determinación de medidas de distancia y tiempo los cuales ayudarían a separar los cicloturistas de largo trayecto de los excursionistas.

A continuación se expone una interpretación menos técnica, que recoge de una forma más resumida y genérica los puntos o componentes más

importantes del cicloturismo vistos en la definición anterior: *Actividad que combina los viajes en bicicleta por entornos rurales, urbanos y naturales con el turismo. Se trata por tanto, de una actividad que puede ser realizada individual o colectivamente que se realiza por placer, recreación y en ocasiones por competición y en el que el ciclismo es el eje central de esta modalidad de turismo.*

Los conceptos propuestos en este apartado recogen tanto puntos comunes adoptados de otras definiciones como otros parámetros que completan aspectos del cicloturismo hasta ahora desconocidos o descartados por otros autores.

3.4. Quién practica el cicloturismo

Para definir el tipo de cliente que practica ciclismo como actividad turística hay que atender a las características de esta práctica, ya que como se ha visto se trata de una actividad deportiva que puede realizarse tanto en compañía como en solitario o bajo un evento organizado, y en la que no es necesaria una gran preparación física previa a su inicio.

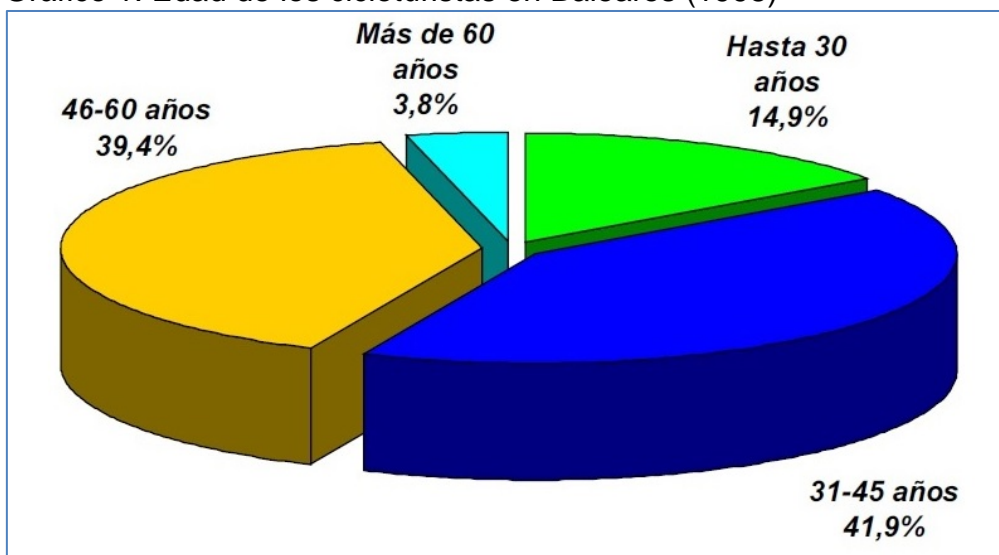
El cicloturismo trata de ser de una actividad no discriminatoria, dirigida a todo tipo de público cualquiera que sea el tipo de bicicleta que utilice en sus desplazamientos y que intenta ser accesible para cualquier persona a pesar de su condición.

Como toda modalidad turístico-deportiva, el público que se siente atraído por el cicloturismo tiene una serie de condiciones y rasgos, franja de edad, sexo, motivación, duración de la actividad, etc. Los cicloturistas más habituales son en su mayoría familias con niños, así como parejas jóvenes sin hijos y grupos de amigos. Por lo general se trata de usuarios que no mantienen necesariamente mucho contacto con la bicicleta en su vida diaria pero tienen

ganas de realizar un tipo de viaje diferente, a menor precio y más ecológico, ya que en este sector la sostenibilidad juega un papel importante.

Para poder tener una idea aproximada del tipo de cliente al que se dirige esta actividad, se tomarán los datos obtenidos de una encuesta realizada en el año 1998 en las Islas Baleares³ de manera representativa para el resto de España. En los siguientes gráficos se recogen las características más importantes del cicloturista medio. Así en el Gráfico 1 se recoge la edad de los cicloturistas, agrupados en cuatro intervalos de edad.

Gráfico 1. Edad de los cicloturistas en Baleares (1998)



Fuente: Tur Tur, Vicens (dir.) (1999).

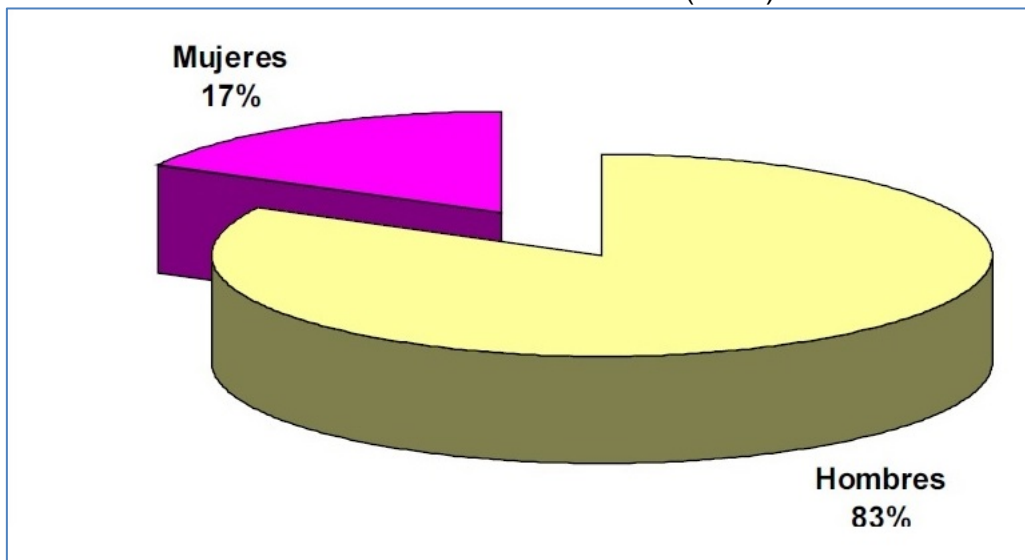
El cicloturista medio tiene una edad comprendida entre los 31 y 45 años y los 41 y 60 años. Se tratan por lo tanto de turistas de edad media y media-avanzada. Por el contrario los cicloturistas jóvenes de hasta 30 años representan aproximadamente sólo un cuarto del total, contradiciendo la idea generalizada de que el ciclismo como actividad turística es una actividad dirigida exclusivamente al público joven.

En torno a un 80% por ciento de los cicloturistas son hombres mientras que el 20% son mujeres (Gráfico 2). Sin embargo es posible que este reparto esté

³ No se han encontrado informes más recientes sobre el ciclismo como actividad turística en España.

cambiando en los últimos años y se esté produciendo un aumento progresivo del porcentaje de mujeres que practican este tipo de turismo.

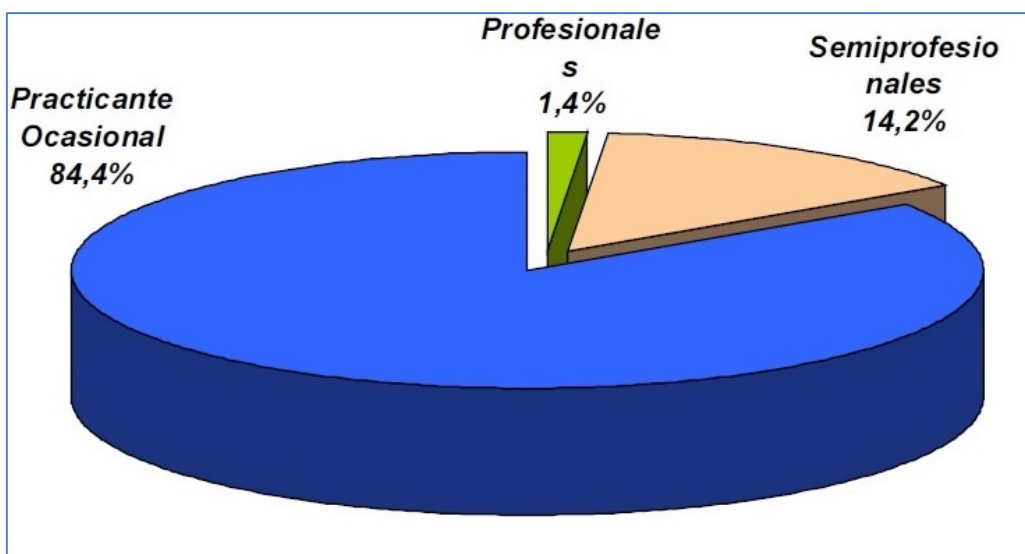
Gráfico 2. Sexo de los cicloturistas en Baleares (1998)



Fuente: Tur Tur, Vicenç (dir.) (1999).

En el Gráfico 3 se categorizan los cicloturistas según su nivel de práctica. Así, dentro de esta caracterización, aproximadamente el 85% de los cicloturistas lo practican de manera ocasional (casi en su totalidad), un 14,2% se catalogan como semi profesionales mientras que un escaso 1,4% se consideran como practicantes de ciclismo como actividad turística de forma profesional.

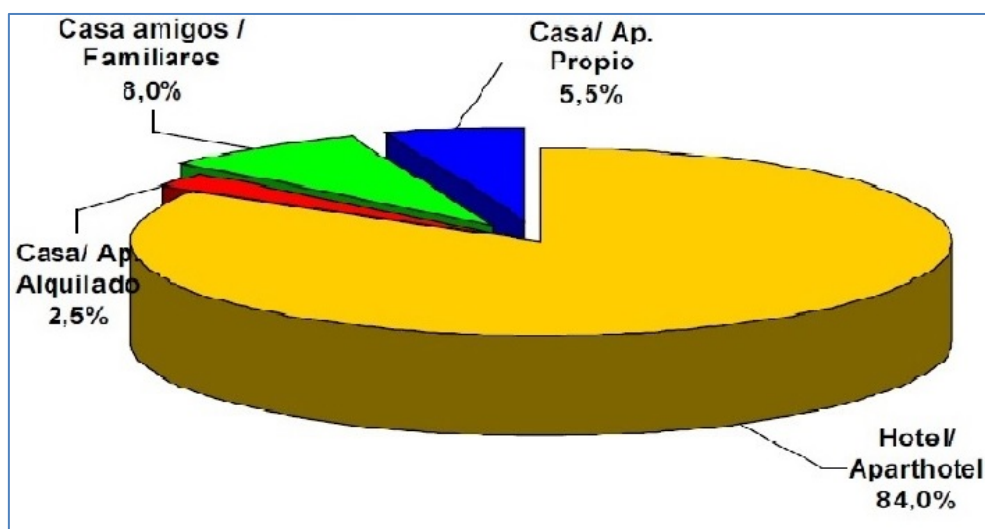
Gráfico 3. Categoría de los cicloturistas en Baleares (1998)



Fuente: Tur Tur, Vicenç (dir.) (1999).

En cuanto al alojamiento de los cicloturistas (reflejado en el Gráfico 4), el 85% eligen hoteles y aparta hoteles para hospedarse, cabe destacar que existen alojamientos adaptados y que ofrecen facilidades para estos turistas, existentes en las principales vías y rutas cicloturistas como el Camino de Santiago. El 15% restante elige otras formas alternativas para alojarse, como casas de familiares o amigos, segundas viviendas o el alquiler de casas/apartamentos.

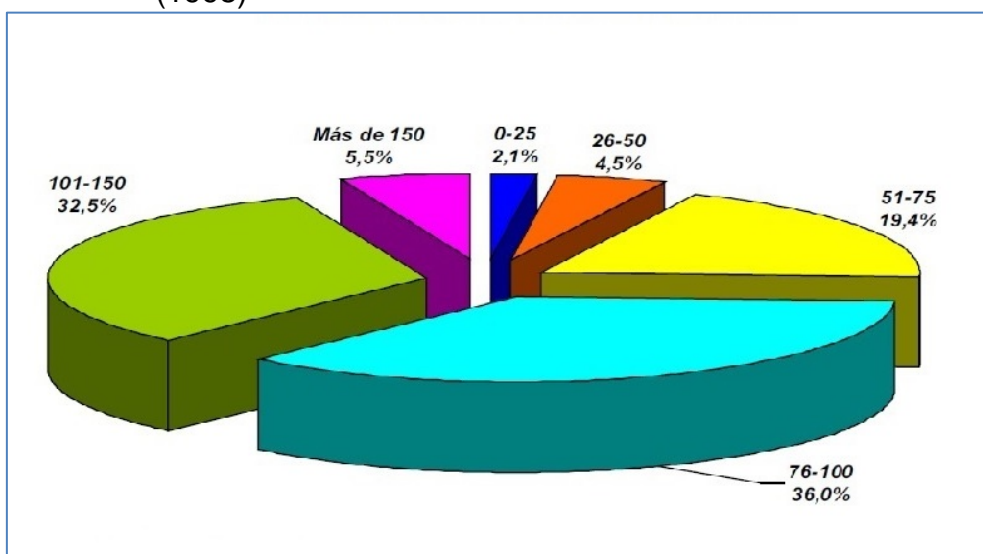
Gráfico 4. Alojamiento de los cicloturistas en Baleares (1998)



Fuente: Tur Tur, Vicenç (dir.) (1999).

Finalmente, en el Gráfico 5 se determina la distancia media diaria recorrida (en Km) por los cicloturistas. Tal y como se ha señalado en la definición técnica propuesta por el autor en este Trabajo Fin de Máster, el establecimiento de una distancia mínima y máxima permitiría separar cicloturistas de largo trayecto de excursionistas y por consiguiente poder medir de manera diferencial los impactos económicos que suponen para el turismo cada uno de estos dos grupos. Como se recoge en esta parte concreta del concepto más técnico, supone recorrer una distancia mínima de 50 km alejado del lugar de residencia y una pernoctación para cicloturistas de larga duración y un máximo de 50 km sin realizar pernoctación para excursionistas.

Gráfico 5. Distancia media diaria recorrida por los cicloturistas en Baleares (1998)



Fuente: Tur Tur, Vicenç (dir.) (1999).

Por lo tanto, y según los datos sobre distancia recorrida al día que se recogen en el Gráfico 5, las rutas que suelen realizar los cicloturistas se sitúan entre los 76 y los 150 km diarios, siendo la distancia media más recorrida la comprendida entre los 76 y los 100 km, siempre y cuando hayan realizado una pernoctación. La suma de los porcentajes que representan las distancias superiores a los 50 km sería de un 93% aproximadamente. El 7% restante correspondería a distancias de menos de 50 km realizadas en el día y suponiendo que no hayan realizado pernoctación, representando al porcentaje de excursionistas.

A partir de los datos reflejados en los gráficos anteriores se puede concluir que el cicloturista medio en Baleares en 1998 tiene una franja de edad media-avanzada (30 – 60 años), son su mayoría hombres, que practican el ciclismo como actividad turística de manera ocasional, recorriendo una distancia media al día de entre 75 y 100 km aproximadamente y, al tratarse de un turista que realiza un largo trayecto, decide alojarse en hoteles y aparta hoteles durante las pernoctaciones del viaje que realice.

Es posible que, debido a la antigüedad de este análisis del cicloturismo en las Islas Baleares, algunos parámetros hayan variado ligeramente con los años, como puede ser la edad de los cicloturistas o su sexo (debido a la expansión de la práctica), la forma de alojamiento o la categorización según el nivel de práctica de los mismos. Sin embargo, el hecho de que el ciclismo como actividad turística se trate de una forma alternativa de realizar turismo de una manera más económica y sobre todo, más ecológica supone un incentivo o valor añadido a la motivación principal del viaje, que como se ha visto en el apartado anterior, es algo que no ha variado con el tiempo y, que probablemente, siga siendo practicado por un tipo de turista cuyo perfil haya variado poco.

3.5. Sostenibilidad del ciclismo como actividad turística

Dentro de este último apartado del primer bloque se abordará el aspecto de la sostenibilidad, ya que en el caso del cicloturismo juega un papel muy importante.

Se puede definir el turismo sostenible como “El turismo que tiene plenamente en cuenta las repercusiones actuales y futuras, económicas, sociales y medioambientales para satisfacer las necesidades de los visitantes, de la industria, del entorno y de las comunidades anfitrionas” (OMT/PNUMA, 2006). El Turismo sostenible puede representarse gráficamente mediante el equilibrio adecuado entre tres dimensiones ya que no es posible la maximización de los tres elementos a la vez.

- Económico (financiero).
- Ético (equidad).
- Ecológico (entorno).

La naturaleza de la práctica cicloturista generaría una serie de impactos económicos y repercusiones sociales y medioambientales que mantendrían de forma sostenible en el tiempo esta actividad, para poder tratarse de una forma

de turismo sostenible ha de atender a una serie de valores según la OMT (Organización Mundial del Turismo):

- Viabilidad económica
- Prosperidad local
- Calidad del empleo
- Equidad social
- Satisfacción del visitante
- Control local
- Bienestar de la comunidad
- Riqueza cultural
- Integridad física
- Diversidad biológica
- Eficiencia de los recursos
- Pureza medioambiental

El cicloturismo se presenta en el mercado español como una nueva y atractiva forma de hacer turismo económicamente viable, abriendo nuevos nichos de mercado inexplorados hasta ahora. Tal y como se ha comentado en la introducción, el envejecimiento del producto sol y playa propicia el desarrollo de otros nuevos que complementen la oferta o la diversifiquen. Por consiguiente, a largo plazo conseguiría impulsar el uso de la bicicleta como modo de transporte habitual en España.

Para poder potenciar y desarrollar la actividad cicloturista es vital el apoyo y la cooperación por parte tanto de empresas privadas como de entidades públicas. La prosperidad económica o generación de riqueza sería el resultado del buen funcionamiento del ciclismo como actividad económica de manera sostenible en el tiempo.

Por un lado, la creación de una infraestructura turística de ciclismo a nivel español supondría la generación de una elevada cantidad de puestos de trabajo aumentando oportunidades de encontrar empleo, tratando de garantizarse la aplicación de la legislación laboral vigente así como el cuidado

de los trabajadores que perdiesen sus trabajos. Por otra parte, no se estaría hablando de una forma de turismo sostenible si no se abordase el aspecto de la responsabilidad e igualdad social. Para ello, parte de los ingresos obtenidos por el cicloturismo deben ser destinados a fines de apoyo a programas sociales y para el desarrollo de oportunidades de ingresos para personas desfavorecidas.

En lo referente a la satisfacción del visitante, deben desarrollarse sistemas para controlar y considerar el nivel de agrado del cliente que practica cicloturismo con el fin de promover una mejora continua que desarrolle un turismo de calidad. El aspecto de la accesibilidad universal juega un papel importante, ya que tal y como se ha definido en apartados anteriores, el cicloturismo es una actividad no discriminatoria que puede ser practicada por cualquier persona a pesar de su condición, por lo que la creación de infraestructuras adaptadas para todos son esenciales para que esta actividad sea capaz de llegar a todos los públicos.

La gestión y planificación del cicloturismo ha de estar en manos de empresas y entidades locales con el fin de mejorar las capacidades y sensibilización de dichos agentes sobre el mantenimiento de la actividad cicloturista de forma sostenible en el tiempo.

Sobre el requisito de contribuir al bienestar de la comunidad, ha de conseguirse un equilibrio entre la cantidad y la ubicación de cicloturistas, con el fin de reducir la congestión en dichas zonas para que sea posible el disfrute de las infraestructuras e instalaciones cicloturistas tanto por turistas como por los residentes de manera continua y sostenible. También es necesario influir en el comportamiento de dichos turistas con respecto a las comunidades locales.

La riqueza cultural se refiere a que parte de los ingresos generados por el cicloturismo deben destinarse a la conservación del patrimonio y cooperación con las comunidades locales para la promoción y mantenimiento de la cultura y sus tradiciones. Además se desarrollarían instalaciones e infraestructuras para la práctica del cicloturismo en función de las posibilidades y condiciones del

medio sin llegar a su sobreexplotación, así como la reducción de las repercusiones físicas de la actividad turística con el fin de proteger la integridad física del mismo.

En el ámbito de la diversidad biológica, tal y como se ha visto, el cicloturismo puede desarrollarse por zonas urbanas, rurales e incluso zonas naturales. Por esta razón, es de vital importancia la cooperación con los parques naturales y demás zonas protegidas por las que discurran vías cicloturistas con el fin de promover su conservación. Además es necesario fomentar la sensibilización de los visitantes con el patrimonio natural, a favor de la biodiversidad del mismo para así poder reducir los daños que se produzcan en el entorno.

En cuanto a la eficiencia de los recursos, el cicloturismo debe aprovechar la infraestructura turística ya existente durante las épocas del año en el que otras formas de turismo decrecen (playa, rural, cultural) reduciendo la estacionalización así como antiguos caminos, carreteras o vías férreas que hayan caído en el desuso con el paso de los años y que puedan ser restauradas y reutilizadas para abrir nuevas vías cicloturistas, compensando a su vez una amortización rápida de una inversión comparativamente mucho más pequeña.

El último de los doce valores del turismo sostenible a los que la OMT hace referencia es la pureza medioambiental. Uno de los retos del ciclismo como actividad turística es que el simple hecho de que al oír el término cicloturismo, el público lo relacione directamente con la sostenibilidad ambiental, es decir, ha de conseguirse que nuestra actividad sea sinónimo de pureza medioambiental. La utilización de la bicicleta como medio de transporte en esta actividad no produce residuo alguno y la huella ecológica que genera es muy baja (tan solo en la creación de las vías y la erosión producida por su utilización). El fomento de este tipo de turismo ecológico y respetuoso con el medio ambiente promoverá en el largo plazo la utilización de este medio de transporte tan sostenible.

Como se puede apreciar, el ciclismo como actividad turística puede cumplir la totalidad de los principios del turismo sostenible, sin embargo hasta que empresas privadas e instituciones públicas no pongan encima de la mesa ideas, propuestas y su compromiso por encima de todo con el desarrollo de nuevos productos turísticos, el ciclismo como actividad turística no puede ser una realidad en España, y es un coste muy alto que un país líder en materia de turismo no se puede seguir permitiendo.

4. Estudio descriptivo del ciclismo como actividad turística

Una vez definida la temática del proyecto se procederá en este segundo bloque a realizar un estudio descriptivo del cicloturismo, es decir, se realizará una investigación sobre lo que ya hay puesto en marcha en el campo del ciclismo como actividad turística tanto en Europa como en España para así poder proponer un modelo viable en España.

4.1. Modelos y herramientas existentes para la potenciación del ciclismo como actividad turística en Europa

En algunos países europeos se ha decidido apostar fuertemente por el desarrollo de proyectos relacionados con el cicloturismo con el fin de conseguir el mayor número de turistas posibles que se sientan atraídos por el mismo. A su vez, estas inversiones (en su mayoría públicas) han traído consigo efectos beneficiosos para la economía de estos países generando puestos de trabajo o reactivando la economía en zonas rurales y también consecuencias positivas para el medio ambiente.

Tabla 1. Modelos y herramientas de cicloturismo en Europa.

	Europa	Francia	Suiza	Alemania
Organizaciones o redes de cicloturismo	Red Eurovélo	Federación Francesa de Cicloturismo <i>France Vélotourisme</i>	<i>Véloland</i>	<i>Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club</i>
Herramientas de apoyo al cicloturismo		<i>Accueil Vélo</i> <i>Train et Vélo</i>	<i>Switzerlandmobility App</i> <i>Carte SuisseMobile</i>	<i>Call a bike</i> <i>Bett und bike</i>

Fuente: Elaboración propia.

En este apartado se presentarán a modo de ejemplo los datos y los distintos modelos y herramientas existentes en los países europeos que son líderes en el campo del ciclismo como actividad turística, recogidos en la Tabla 1.

4.1.1. Europa

En Europa, la planificación de la Red Eurovélo tiene su origen en una conferencia promovida por la Federación de Ciclistas Europeos (ECF) y organizada por la Fundación de Ferrocarriles Españoles (FEE) en Noviembre de 1997 en la ciudad riojana de Logroño. El objetivo de dicho proyecto era la creación de una red europea de rutas de bicicleta de larga distancia en un plazo de 15 años. En dicha reunión se acordó la creación de doce grandes rutas que atravesarían el continente europeo de uno a otro extremo pasando por las principales ciudades y zonas turísticas de varios países. Esta red pretende llegar a los 66.000km, de los que más de 45.000 están actualmente en construcción y se decidió proyectarla aprovechando rutas ya existentes reduciendo en lo posible los diseños de nueva construcción. Así, por lo general, la red no implicaría la creación de una gran cantidad de nuevas infraestructuras para el cicloturismo al haberlas ya en muchos de los países por las que transcurre.

Eurovélo persigue estimular el uso de la bicicleta como medio de transporte y promover una forma de turismo sostenible y ecológico. Esta red ciclista de larga distancia promueve un tipo de turismo menos perjudicial para el medio ambiente que el turismo que basa sus desplazamientos en vehículos motorizados. Además de los beneficios que trae consigo para el medio ambiente como la reducción de la contaminación y la congestión del tráfico por carretera, contribuirá al desarrollo económico regional mediante la creación de empleo y favorecerá la cohesión social aumentando el intercambio cultural entre países europeos.

Para el desarrollo de cada itinerario se crea un Consorcio de Ruta Eurovélo. Su estructura, composición y ámbito geográfico no están fijados ya que se adaptan a las necesidades de cada una de estas rutas. En este consorcio se integran las administraciones locales, regionales y estatales junto con grupos ciclistas y asociaciones de empresarios interesados en la puesta en marcha de la ruta. Estos consorcios son los responsables finales de dar forma al trazado, dirigir el proyecto y ejecutarlo y distribuir los mapas, guías e informaciones concernientes a la ruta. (Observatorio de caminos naturales e itinerarios no motorizados, 2011).

La primera ruta cicloturista europea de la Red Eurovélo se abrió en el año 2000. Desde el año 2001 hasta la actualidad, se planeó abrir una ruta nueva cada año y una vez abiertas se trabajaría en su mejora.

Cada país es responsable de la construcción de los tramos que correspondan a su parte de la ruta, que deberán atender a una serie de parámetros o criterios de diseño para que puedan ser incorporados a la Red Eurovélo. Entre sus características, estas vías deberán tener una pendiente inferior al 6% (salvo tramos cortos), una anchura de carril para dos ciclistas, una media de tráfico motorizado inferior a los 1.000 vehículos por día o inexistente y pavimentación del 80% del total del recorrido. Además, la ruta ha de permanecer abierta todo el año, se ofrecerá avituallamiento cada 30km, servicio de alojamiento cada 50km y conexión con transportes públicos que acepten bicicletas cada 150km.

Uno de los beneficios del plan Eurovélo es que usuarios, políticos, empresas de transporte público, empresarios y cualquier otra persona interesada en el transporte, el turismo y el medio ambiente, puede tomar parte activamente en el proyecto. Eurovélo se sostiene con el apoyo de la Unión Europea, y en el caso de España gracias a la Fundación de Ferrocarriles Españoles (FEE) y los grupos asociados a ConBici (coordinadora en defensa de la bicicleta en España).

En el Anexo I se refleja en un mapa los itinerarios proyectados de la red Eurovélo. Como se puede apreciar los tramos discurren por la práctica totalidad de los países europeos

4.1.2. Francia

El país vecino está dispuesto a convertirse en el primer destino mundial receptor de ciclistas. En el caso de Francia, entre los años 2008 y 2010, el cicloturismo creó 16.500 puestos de trabajo directos, generando a su vez casi dos mil millones de euros anuales a raíz de la llegada al país de un millón de turistas atraídos por la experiencia cicloturista (*Les Echos*, 2012). Este éxito se debe, entre otros factores, a la buena adaptación que ofrece a la bicicleta la red ferroviaria francesa, con amplia información y accesibilidad. A continuación se expondrán los principales sistemas desarrollados y agentes que trabajan en Francia en el ámbito del ciclismo como actividad turística:

- Accueil Vélo.
- Federación Francesa de Cicloturismo.
- France VéloTourisme.
- Train et Vélo.

Para impulsarse como primer destino mundial de cicloturismo han desarrollado herramientas como el *sello Accueil Vélo*, que es un distintivo de certificación de adaptación ciclista que garantiza la acogida y la oferta de servicios de calidad para los cicloturistas. Dicho sello se concede a establecimientos hoteleros, albergues, oficinas de turismo, lugares de interés turístico y empresas de venta, alquiler o reparación de bicicletas siempre que se encuentren a menos de 5 km de una vía o ruta de ciclismo.

Todos los afiliados a este sello están comprometidos con la buena acogida de los cicloturistas, es decir, proporcionan información y consejo sobre las rutas, la meteorología y sobre otros puntos de servicio Accueil Vélo. El sello también garantiza otros servicios como el transporte del equipaje, el lavado de ropa o

de las mismas bicicletas, el alquiler o compra de bicicletas o de sus accesorios y la oferta de equipamientos así como un kit de reparación en caso de avería o la habilitación de instalaciones especiales para guardar las bicicletas.

En resumen, el objetivo del sello Accueil Vélo es proporcionar un servicio turístico de calidad mediante el apoyo y la información a los ciclistas para que realicen la actividad de una forma más completa y sobre todo más segura a lo largo de todo el recorrido.

Por su parte, la FFCT (Fédération française de cyclotourisme), fundada en el año 1945, ha sido la responsable de la creación de aproximadamente 14.000 circuitos para recorrer Francia en bicicleta, habilitando 8.000km de circuito para BTT (bicicleta todo terreno), 65.000km para ciclistas de carretera y más de 500 puntos de interés turístico para los cicloturistas.

Los objetivos principales de esta organización son, entre otros, promover los viajes en bicicleta y su utilización y mantenimiento en el tiempo, concienciar y sensibilizar sobre aspecto ecológico del cicloturismo (manteniendo el equilibrio entre el desarrollo de la práctica y el respeto al medioambiente) y los beneficios que puede traer para la salud, desarrollar nuevas rutas cicloturistas, y velar por la seguridad de los cicloturistas. Además son los organizadores de marchas y eventos cicloturistas en Francia y publican su propia revista (*Cyclotourisme*).

El funcionamiento de la organización se basa principalmente en la cooperación entre los dirigentes de distintas áreas departamentales. Dicha federación está dirigida por un comité director de diecinueve miembros que trabajan de forma activa, entre ellos un médico, un educador deportivo y seis representantes elegidos para una duración de cuatro años. La organización se sostiene gracias a un equipo técnico nacional formado por un director técnico, cuatro consejeros técnicos nacionales y dos consejeros federados de cicloturismo.

La FFCT es una de las pocas organizaciones especializadas en el ciclismo como actividad turística existentes en Europa y el número de afiliados ha crecido de manera exponencial en los últimos años ya que actúa además como

la coordinadora general en Francia de todos los clubes de ciclismo de todos los Departamentos, anunciando en la agenda de la página web oficial (www.ffct.org) los eventos y noticias que publican cada uno de estos clubes.

De forma similar, también existe France VéloTourisme, que es una organización fruto de la unión entre profesionales y colectivos territoriales financiada por el Estado para promover el turismo en bicicleta en Francia. Se trata de un organismo independiente de la Fédération française de cyclotourisme.

France VéloTourisme fue fundada en el año 2009 por expertos en turismo, asociaciones de ciclismo y por las tres grandes federaciones turísticas que representan los distintos territorios; entre ellas están la Federación nacional de comités regionales de turismo (Fédération Nationale des Comités Régionaux du Tourisme, NCRT), la Red nacional de destinos departamentales (Réseau national des destinations departamentales, RN2D) y las Oficinas de turismo de Francia (Offices de Tourisme de France, FNOTSI).

France Vélo Tourisme se desarrolla y crece en función del número de los organismos profesionales y empresas que compartan sus valores y deseen asociarse a su proyecto de fomentar turismo en bicicleta en Francia y, como ya se señaló, es independiente de la Federación francesa de cicloturismo. Dentro de su portal web (www.francevelotourisme.com) la oferta cicloturista se estructura en tres tipos de propuestas, pudiendo elegirse en función del destino y del nivel en el que se está dispuesto a realizar la ruta, familiar, intermedio o experto:

- La France à Vélo (Francia en bicicleta).
- Grands itinéraires (Grandes itinerarios).
- Destinations à Vélo (Destinos en bicicleta).

La France à Vélo comprende un total de ocho ofertas temáticas para recorrer Francia en bicicleta. Algunas de las más populares son la ruta de los castillos, la ruta de los viñedos o las rutas del litoral.

La segunda propuesta está formada también por un total de ocho rutas que trascurren por la casi totalidad de la geografía francesa. Su principal característica es su largo recorrido.

La tercera propuesta ofrece una lista de ciudades y pueblos que suponen el fin o el punto intermedio de una ruta cicloturista dentro cada uno de los veinte Departamentos de Francia.

Finalmente, la web ofrece información complementaria que facilita la preparación previa al viaje, información sobre seguridad en carretera y la localización de los puntos Accueil Vélo en ruta.

Para terminar cabe reseñar que en Francia existe un volumen de trenes y circulaciones superior a los que realiza la operadora Renfe en España, además la oferta de trenes que admiten bicicletas es también mayor. La compañía ferroviaria francesa (SNCF) dedica parte de su oferta a los viajes en bicicleta y a su transporte en las distintas modalidades: cercanías, media distancia y largo recorrido. Algunos de sus trenes destacan por la habilitación de vagones reservados para el traslado de las bicicletas. En su página web (www.velo.sncf.com) se pueden encontrar los distintos horarios y líneas ferroviarias en Francia así como la localización de las rutas en los puntos de destino.

Mientras que en España el transporte de bicicletas está circunscrito a los trenes de media distancia y cercanías, en Francia está permitido no sólo en los trenes regionales (TER) y cercanías de la Región de París (RER y Transilien) donde no solo no se paga por su transporte sino que se admite en diferentes tipos de líneas de grande distancia (Corail en sus variantes) y el tren de Alta Velocidad (TGV). Algunos de estos trenes de larga distancia admiten gratuitamente bicicletas desmontadas y embaladas (debiendo colocarse en portaequipajes en los extremos de los vagones) mientras que en otros es necesario realizar una reserva para su transporte en un habitáculo adaptado.

4.1.3. Suiza

Desde 1998 existe en Suiza una magnífica infraestructura y red de rutas diseñadas para la realización del cicloturismo. Así, por ejemplo, la mayoría de las ciudades disponen de carriles bici, semáforos especiales y multitud de soportes para su estacionamiento. De hecho algunas ciudades ofrecen alquiler de bicicletas gratuito, tan sólo hay que mostrar el pasaporte y pagar un depósito en concepto de fianza que se recupera al devolverlas; además las bicicletas pueden alquilarse en la mayoría de estaciones de trenes y pueden devolverse en cualquier otra estación, también se pueden transportar en autobuses y trenes. Todo ello con el fin de poner a disposición de los clientes las facilidades necesarias para la realización de este tipo de turismo.

En un país como Suiza, con un envidiable patrimonio natural, la arraigada conciencia y sensibilización sobre el medio ambiente ha favorecido activamente el uso de la bicicleta. A continuación se abordará el modelo cicloturista suizo junto dos herramientas que tratan de dar apoyo a la experiencia del cicloturista:

- Véloland
- Switzerlandmobility App
- Carte SuisseMobile

La idea de crear una red nacional de rutas comenzó a desarrollarse a mediados de los años 90, por entonces se elaboró un proyecto bajo el impulso del Velobüro de Olten (desarrolladora y promotora de proyectos para vehículos no motorizados). Véloland fue finalmente inaugurado en mayo de 1998 gracias a la cooperación entre empresas públicas, privadas, asociaciones ciclistas y asociaciones de turismo. En aquella época ya existían redes de rutas para bicicletas en Dinamarca y Holanda, en las que se basaron para su diseño.

En el país alpino, la primera inversión de 10 millones de Euros en 1998 para hacer la red nacional de nueve rutas cicloturistas consiguió amortizarse en el año 2002 con una cantidad de 240 millones de Euros de ingreso debido al cicloturismo en dicha red, es decir, en cuatro años se consiguió superar 24

veces la inversión inicial (Merallo, 2013), constituyendo una clara demostración de rentabilidad en un espacio de tiempo relativamente corto. Tras este rotundo éxito se decidió crear la red regional que cuenta con 70 rutas y más tarde un número similar de vías cicloturistas a nivel regional.

El producto Véloland, que ha conseguido consolidarse de manera sólida con los años, tiene como objetivo favorecer una movilidad de propulsión humana sostenible desde el punto de vista económico, ecológico y social.

En Suiza la información de las rutas y los mapas es muy completa, tanto en los formatos web como en los paneles informativos e indicaciones que se pueden encontrar a lo largo de las vías. Así, la información sobre cicloturismo en Suiza se engloba en un mismo dominio web (www.schweizmobil.ch) junto con otras actividades como la escalada, el senderismo o el descenso en canoa entre otros, para los que también existe una red de rutas estructuradas y con identidad propia.

Dentro de este portal web, se puede acceder a www.veloland.ch, donde la oferta cicloturista se estructura a tres niveles geográficos, las nueve rutas nacionales creadas en 1998 de carácter temático (rutas de lagos, de montaña o parques naturales o a lo largo de ríos), rutas regionales y rutas a nivel local, siendo las primeras las que mayor afluencia de turistas registran.

Además se despliega una serie de ofertas y servicios en ruta como reserva de alojamiento, viajes cicloturistas organizados, conexión con otras rutas mediante la utilización de transportes públicos como trenes y autobuses, descarga de guías y mapas de viaje, asistencia técnica y puntos de reparación y venta de accesorios para la bicicleta, lugares de interés turístico en el camino y posibilidad de alquilar bicicletas.

Se trata de un modelo de estructuración de la oferta cicloturista similar al visto en Francia con el sistema France Vélo Tourisme; sin embargo en el caso Suizo se ha apostado por agrupar el cicloturismo con otras actividades aunque no tengan relación entre sí.

A modo de anécdota, cabe destacar que en 2004 la red Véloland obtuvo el premio Evenir, atribuido por la Unión Petrolera Suiza a proyectos de mérito por su sostenibilidad ambiental, suponiendo un distintivo que la hace diferenciarse y reafirmarse en su identidad sostenible y medioambiental.

Una de las herramientas que se pueden encontrar dentro de la página web www.schweizmobil.ch es una aplicación móvil gratuita de reciente diseño denominada Switzerlandmobility App, que se diferencia de otros dispositivos GPS existentes en que en ella se incluye información de acerca 600 rutas nacionales, regionales y locales sobre las actividades englobadas dentro del portal web, en las que se incluye el cicloturismo. Además también se despliega información de más de 4.000 puntos de interés turístico, ciudades y pueblos, oferta de alojamientos, servicios técnicos para el ciclista o los horarios de los distintos transportes públicos. Dentro de dicha aplicación también se despliegan sobre un mapa a escala 1:25.000 todas las rutas existentes para las distintas actividades y otras funciones como la posibilidad de subir fotografías y descripciones de lugares.

Otro de los novedosos sistemas desarrollados para www.schweizmobile.com ha sido el mapa web SuisseMobile. Se trata de un servicio no gratuito mediante el cual, además de obtener información sobre los distintos itinerarios definidos, es también posible preparar y diseñar rutas propias atendiendo a una serie de parámetros como el modo de desplazamiento, a pie o en bicicleta, el grado de elevación del terreno o la distancia que se recorre, representándose gráficamente en un mapa.

Entre sus múltiples opciones está la posibilidad de imprimir los itinerarios, contribuir al añadido de fotografías y descripciones de recorridos con el fin de que las rutas sean más completas, compartir los mapas diseñados con otros usuarios y posibilidad de visualizar los recorridos dentro de la aplicación gratuita Switzerlandmobility App. Además, los usuarios inscritos en este soporte pueden verse beneficiados de ofertas exclusivas, descuentos en alojamientos, excursiones o medios de transporte, seguro de vacaciones, etc.

4.1.4. Alemania

Dentro de un ambicioso plan nacional desarrollado entre los años 2002 y 2012 se impulsó de forma intensiva el uso de la bicicleta como medio de transporte habitual en Alemania, siendo un proyecto dentro del cual el cicloturismo no quedó al margen de dicha potenciación.

La coordinadora alemana en defensa de la bicicleta, dentro de la federación ciclista de Alemania ADFC, en su presentación sobre el estudio anual en cicloturismo en 2011, destacaba cuales eran las más elegidas por los ciclistas, el gasto por persona y día y su franja media de edad, siendo en su mayoría personas mayores con un nivel de ingresos medio y medio- alto.

Por otro lado se publicaba en el periódico Süddeutsche Zeitung, n.º 59 del 12 de marzo de 2010, que el sector turístico alcanzó una cifra de negocios de 9.000 millones de euros gracias a los ingresos obtenidos por el cicloturismo y destacando que la cifra de establecimientos Bett & Bike (cama y bicicleta) certificados por la ADFC había aumentado significativamente, siendo más de 5.000 en unas 3.400 poblaciones, haciendo que sea el país que más llegadas e ingresos obtiene por cicloturismo.

Para poder entender el liderazgo de Alemania dentro del campo del cicloturismo se explicarán a continuación los modelos y herramientas que han hecho posible este éxito.

- ADFC Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club.
- Call a bike.
- Bett und bike.

La federación ciclista alemana (Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club) fundada en Bremen el 27 de Septiembre de 1979 es una organización a escala nacional, sin ánimo de lucro, y que cuenta en la actualidad con aproximadamente 137.000 miembros que comparten un objetivo común, procurar una equidad en el tráfico entre ciclistas y peatones, comprometerse

con una forma de movilidad ecológica sensibilizando sobre el medioambiente e informar sobre aspectos relacionados con la tecnología, políticas de tráfico y el turismo. En estos momentos la ADFC cuenta con representación en los 16 Länder⁴, así como 400 asociaciones regionales, sucursales y puntos de información en 80 localidades.

La federación ciclista alemana está comprometida de manera activa con la promoción del uso de la bicicleta, para ello colabora con organizaciones involucradas en la mejora de la seguridad y la protección medioambiental en el transporte, actualmente es miembro de la federación europea de ciclismo y de la asociación internacional de bicicletas de montaña. La ADFC es políticamente neutral y siempre está a favor de los intereses de los ciclistas y de aquellos turistas que deciden viajar en bicicleta por Alemania.

A petición de dicha federación se presentó y se aprobó en el año 2002 el primer plan nacional para el tráfico ciclista, en el que se recogen una serie de orientaciones para el desarrollo y la buena práctica del cicloturismo en Alemania y en la que se transfirió una serie de competencias a la ADFC. Así, en lo relacionado con el ciclismo como actividad turística, se consiguió que la ADFC y que sus filiales repartidas por toda la geografía germana pudiesen crear distintos tipos de itinerarios en función de la duración o el grado de dificultad así como la posibilidad de organizar eventos cicloturistas que se publican en la agenda de la federación, diseñar ofertas y viajes organizados (funcionando como turoperadores) y ofrecer una cobertura de seguros y protección legal para los cicloturistas durante la duración de sus viajes.

La federación ciclista alemana y sus subdivisiones también proporcionan un servicio de información y asesoramiento sobre todos los temas relacionados con el cicloturismo, ayudan a planificar viajes y ocasionalmente prestan libros y revistas de viajes, bicicletas o sus accesorios. De forma similar a lo visto en Suiza, la federación germana publica un mapa en distintas escalas en las que

⁴ *Länder* es la denominación oficial de cada uno de los dieciséis estados alemanes federados.

se representan las rutas cicloturistas existentes a nivel nacional, regional y local, sobre los que imparte cursos informativos sobre la navegación GPS.

Desde la puesta en marcha del plan nacional para el tráfico ciclista algunas subdivisiones de la ADFC han organizado ferias sobre los viajes en bicicleta, mercadillos de ciclismo, cursos en planificación de viajes, de reparación e incluso de bautismo de bicicleta para los más pequeños.

Finalmente, cabe también destacar que desde el año 2006, la ADFC audita y certifica los itinerarios cicloturistas de larga distancia como *ADFC-Qualitätsradroute* (ADFC rutas de calidad) que cumplan una serie de estándares según el criterio del comité de expertos en turismo de Alemania; algunos de esos parámetros son la comodidad del trayecto (accesibilidad y obstáculos), tipo de suelo (arena, asfalto, gravilla...), señalización, estructura turística existente, conexión con transportes públicos, o la seguridad del tráfico. Para ello se estudian y documentan los criterios anteriores cada 50 km de un mismo itinerario y en función de la puntuación obtenida la ADFC puede certificar una ruta cicloturista otorgándole de 1 a 5 estrellas. La finalidad de este sistema es la mejora continua en la oferta del ciclismo como actividad turística para así poder ofrecer a los clientes un servicio de calidad.

Por otro lado, existe el servicio Call a Bike, que comenzó en Ámsterdam (Países Bajos) en 1965; a pesar de no tratarse de un invento germano, hoy en día Alemania es uno de los países donde este uso se ha visto crecer más en los últimos años. Se trata de un sistema que consiste en poner a disposición de los usuarios (tanto turistas como residentes) un servicio de alquiler de bicicletas para que sean utilizadas como medio de transporte durante un periodo de tiempo, siendo posible recoger una bicicleta y devolverla en un punto diferente. En la mayoría de los casos es una empresa pública la que se encarga de su administración y mantenimiento.

En el caso alemán es la compañía ferroviaria Deutsche Bahn la que se encarga de gestionar y ofrecer este servicio de alquiler de bicicletas que está presente en las propias estaciones de trenes así como en los puntos céntricos y grandes

avenidas de ciudades como Berlin, Colonia, Frankfurt y Munich. Una vez que los usuarios se hayan registrado en Deutsche Bahn, ya es posible utilizar cualquiera de las bicicletas instaladas en las estaciones de Call a Bike: lo primero es llamar al número que figura en el candado de la bicicleta y a continuación se recibe un código numérico que permite desbloquearla, cuando termina de usarse el cliente podrá volver a estacionarla en otro de los puntos Call a Bike. Con el desarrollo de nuevas tecnologías cada vez menos gente recurre a la llamada telefónica para demandar el servicio, actualmente ya es posible alquilar una bicicleta en cualquiera de sus estaciones mediante una tarjeta de crédito e incluso pulsando un botón gracias al sistema GPS.

Entre los años 2005 y 2012, el número de clientes registrados en Call a Bike se multiplicó por cinco, alcanzando una cifra total de 430.000 usuarios. En 2011 las capitales líderes en el uso de este sistema fueron Múnich, con 1.200 bicicletas registradas y casi 135.000 horas totales de empleo de este transporte, seguidos por Frankfurt y Berlín.

El servicio de alquiler de bicicletas (bajo distinto nombre) también está presente en muchas grandes ciudades de la geografía española como Sevilla, Madrid, Barcelona o Gijón, sin embargo lo innovador del sistema alemán es su conexión con una entidad pública como es la compañía ferroviaria Deutsche Bahn, ya que además de ofrecer unas condiciones mejores que las empresas ferroviarias españolas en lo que respecta al transporte de bicicletas con su servicio Bahn und Bike, apuestan por su propio servicio de bicicletas públicas para que los usuarios realicen sus desplazamientos en los distintos centros urbanos, debido a la posibilidad de alquilarlas en la salida de la mayoría de estaciones de tren.

El último ejemplo que se analizará en Alemania es Bett und bike (o cama y bicicleta en castellano). Se trata de un servicio reconocido por la Allgemeiner Deutscher Fahrradclub (ADFC) como una iniciativa nacional de calidad compuesta por una serie de establecimientos hoteleros, albergues, casas de huéspedes y pensiones a lo largo de una ruta que ofrecen a los cicloturistas un

servicio de alojamiento, restauración, guardado de la bicicleta por horas, mantenimiento del equipo y asesoramiento y consejos para el viaje.

Entre sus prestaciones también se encuentra un servicio de lavado y secado de la ropa, taller para la reparación de bicicletas en caso de avería e información sobre puntos de interés turístico cercanos a la zona así como información sobre las rutas o los horarios de los transportes públicos más cercanos. Una de las principales características de los establecimientos Bett und Bike es que ofrecen servicio de hospedaje a sus clientes tan sólo durante una noche. La ADFC otorga un distintivo a los establecimientos de estas características que cumplen una serie de requerimientos y prestan los servicios nombrados. En la actualidad existen aproximadamente 4.100 alojamientos Bett und Bike a lo largo de los distintos itinerarios cicloturistas que discurren por Alemania.

4.2. Modelos y herramientas existentes para la potenciación del ciclismo como actividad turística en España

Las actuaciones para promover la utilización de la bicicleta como medio de transporte en España se caracterizan por ser escasas, parciales y por tratarse de iniciativas de las administraciones locales. La mayoría suelen consistir en la creación de carriles-bici de reducida longitud, no muy bien señalizados o mal mantenidos y que no suelen coincidir con puntos de interés turístico para los cicloturistas.

Sin embargo, a pesar de estos inconvenientes, existen algunos sistemas y herramientas que están consiguiendo atraer turistas motivados por la idea de llevar a cabo la práctica cicloturista en España, a la vez que reducen la fuerte estacionalidad del sector turístico español y que fomentan el uso de la bicicleta como medio de transporte alternativo. Además, poco a poco están empezando a desarrollarse en España algunas herramientas para dar apoyo y facilitar la experiencia cicloturista a sus practicantes.

En la Tabla 2 se reflejan algunos de los modelos y herramientas de mayor relevancia y renombre debido a su impacto económico o mediático desarrollados en España en los últimos años en el campo del ciclismo como actividad turística, clasificándose según el tipo de iniciativa que las respalda.

Tabla 2. Modelos y herramientas de cicloturismo en España

	Iniciativa pública	Iniciativa privada
Organizaciones o redes de cicloturismo	Eurovélo España Vías Verdes Cicloturismo Baleares	
Herramientas de apoyo al cicloturismo		Bikefriendly

Fuente: Elaboración propia.

4.2.1 Eurovélo España

Debido a la crisis económica actual existen dificultades de financiación de la red Eurovélo que son cofinanciadas entre la Comisión Europea y las entidades estatales y locales españolas. Por esta razón, en estos momentos algunas de las vías proyectadas están paralizadas o en diferentes estados de ejecución.

Los consorcios de ruta se van constituyendo en el momento del inicio de la misma y como ya se ha mencionado anteriormente, están formados por instituciones y entidades implicadas en la puesta en marcha de la ruta. Estas asociaciones realizan un estudio de la viabilidad de las mismas para analizar la posibilidad de su inclusión en la red, las cuales han de cumplir una serie de requisitos y normas dictados por la organización Eurovélo.

Cada Comunidad Autónoma debe contar con al menos un itinerario que la cruce, el cual debe atravesar el mayor número de provincias posibles. Asimismo, tal y como se señaló en el apartado 5.1.1, dedicado a la red Eurovélo en Europa, estos itinerarios deberán facilitar los desplazamientos entre las localidades por las que trascurra, siendo por lo tanto, trazados funcionales que potencien la conexión ciclista interurbana.

Así, en la medida de lo posible, las rutas de la red Eurovélo se deberán crear aprovechando los trazados abandonados de antiguas vías férreas u otras infraestructuras lineales que hayan caído en desuso, como por ejemplo caminos forestales o itinerarios ganaderos, para ser reconvertidos en vías cicloturistas. Además los trazados resultantes deberán ofrecer infraestructuras que no requieran el uso de vehículos motorizados para acceder a ellas, siendo directamente accesibles en bicicleta por los lugares por donde discurran y que estén conectados a transportes públicos. Los itinerarios buscan estimular el ejercicio físico, el conocimiento medioambiental, el intercambio cultural y la cohesión social. Por ello, la información relativa a los itinerarios debe estar dirigida también a los visitantes extranjeros, incluyendo información sobre normas y costumbres locales.

No debe olvidarse que los tramos Eurovélo deben unir paisajes atractivos y lugares ricos en patrimonio cultural o, en otras palabras, conectar puntos que puedan resultar de interés turístico para el cicloturista. En algunos casos resulta interesante plantear itinerarios bajo una idea temática o ámbito geográfico común, como son el Camino de Santiago, la Vía de la Plata, la Ruta del Cid y la Ruta de los Conquistadores entre otras.

A pesar de no venir reflejado dentro de las condiciones y directrices nombradas que rigen la creación de la red Eurovélo en España, cabe mencionar que las empresas de transporte público, especialmente las compañías ferroviarias, deben adaptarse y cambiar su normativa en lo referente a aspectos como el transporte de bicicletas, ya que en el caso español estas compañías son muy rígidas y no existe una buena adecuación para el traslado de las bicicletas en comparación a otros países europeos como en Francia (Observatorio de caminos naturales e itinerarios no motorizados, 2011).

En el Anexo II se incluye información sobre los tres tramos proyectados hasta la fecha para la red Eurovélo en España, así como las localidades por donde pasan los Itinerarios y un mapa que refleja las distintas vías que recorren la geografía española.

4.2.2. Cicloturismo en Baleares

En España, el único modelo similar a los vistos con anterioridad en algunos de los países europeos se encuentra en las Islas Baleares, donde existen rutas temáticas para bicicletas que sin embargo no van bien acompañadas de una buena confección ni adecuación.

Según estudios del gobierno balear, en las islas se alcanza una afluencia de 90.000 cicloturistas al año que generan más de 64 millones de euros de ingresos obtenidos por el cicloturismo (Merallo, 2013). Cada vez son más los turistas que deciden visitar Baleares para llevar a cabo esta práctica (el 44% de ellos viene de Alemania), sin embargo, los resultados son relativamente pobres en comparación con las cifras de los países europeos anteriormente nombrados, suponiendo un pequeño reflejo de lo que el cicloturismo podría suponer para España si se pusieran medios en su potenciación.

El éxito del modelo balear no se debe a la gestión por parte del gobierno autonómico ni a la promoción del órgano encargado del turismo en las islas (a pesar de haber participado por primera vez en la cuarta edición de ISPO Bike, feria especializada en cicloturismo y celebrada en Múnich), sino debido al impulso de operadoras de transporte y turoperadores principalmente de origen alemán.

En la página web www.illesbalears.es, donde también se pueden encontrar recomendaciones para la práctica del cicloturismo, puede encontrarse un listado de las rutas cicloturistas repartidas por distintos puntos de todas las islas del archipiélago balear, las rutas han sido diseñadas por el Instituto de Estrategia Turística de las Islas Baleares (INESTUR) y en algunos casos en colaboración con los consejos insulares del resto de islas del archipiélago. En la mayoría de los itinerarios propuestos se adjunta una descripción y dos archivos descargables (un mapa de la ruta y una guía completa), sin embargo en otras muchas rutas publicadas en este portal web, la descripción es escasa o inexistente y los mapas y guías no pueden descargarse o no existen; en otros

casos, si se trata de acceder a la información de una ruta en alguna de las islas, se redirige a otras páginas web como a www.ibizacicloturismo.com.

Del análisis de la oferta cicloturista en Baleares y la información que se ofrece de cada una de ellas se desprende que existe una gran dispersión de fuentes, debiéndose de remodelar dicha oferta de rutas poniendo a disposición de los clientes mejor información y aunando todos los itinerarios cicloturistas en un mismo portal web.

4.2.3. Vías Verdes

Un sistema que ha conseguido extenderse por toda la geografía española es el de las Vías Verdes, que celebra su 20 aniversario en 2013. En España se denomina Vía Verde a los antiguos trazados y vías ferroviarias que con el tiempo han caído en desuso y se han ido recuperando para acondicionarlos como infraestructuras para desplazamientos de vehículos no motorizados.

La reutilización de antiguos tramos ferroviarios para su uso como vías de senderismo o ciclismo se realiza por parte de diputaciones provinciales, ayuntamientos y demás entidades públicas, a las que también se les suman iniciativas privadas y mediante la coordinación general de la Fundación de los Ferrocarriles Españoles (FEE) a través del programa Vías Verdes, siendo una marca registrada por esta fundación en la Oficina Española de Patentes y Marcas en 1994. Los comienzos del proyecto Vías Verdes en España se remontan al año 1993, en este año existían más de 7.600 km de líneas que ya no tenían servicio de trenes o nunca llegaron a tenerlo por quedar inacabada su construcción.

Desde entonces, muchos de estos antiguos trazados ferroviarios están siendo reacondicionados para darles un nuevo uso. Los recorridos de Vías Verdes que estén homologados bajo este programa exhiben un logotipo como indicativo de calidad, indicando que cumplen una serie de cualidades como la seguridad, la

facilidad y la accesibilidad; son, en definitiva, lugares para promover la movilidad de forma sostenible y la práctica del senderismo o del cicloturismo.

Actualmente existen más de 2.000km de infraestructuras ferroviarias que han sido reconvertidas en itinerarios cicloturistas y senderistas bajo el marco de este programa. Las Vías Verdes conforman un sistema ideal para la promoción de la movilidad no motorizada (respetuosa con el medio ambiente) y la cultura de la bicicleta y por consiguiente del cicloturismo. En el portal web www.viasverdes.com es posible encontrar información sobre los itinerarios repartidos por las distintas comunidades autónomas y un espacio dedicado a eventos como excursiones organizadas, actividades y seminarios sobre las Vías Verdes entre otros.

4.2.4. Bikefriendly

Poco a poco van surgiendo pequeñas iniciativas que tratan de especializarse en este nicho de mercado tan complejo y sin explotar en España, ejemplo de ello es el sello Bikefriendly. Se trata de un sello de calidad de reciente creación en España que busca reunir una serie de alojamientos especializados en dar servicio de alojamiento a los cicloturistas y que permitirá situar un establecimiento dentro del campo del ciclismo como actividad turística. Esta certificación de calidad en el cicloturismo nos recuerda a herramientas vistas en el apartado anterior en Francia y Alemania como Accueil Vélo o Bett und Bike respectivamente.

Bikefriendly fue un proyecto ideado y puesto en práctica en 2012 por tres socios de Jaca, Huesca y la zona del Pirineo con el fin de mejorar las condiciones de los usuarios que practicaban el cicloturismo y para optimizar el uso de las rutas cicloturistas que recorren la geografía nacional.

El objetivo de la herramienta Bikefriendly es generar el mayor grado de fidelización posible mediante la estancia satisfactoria del cliente y la posición de

dichos establecimientos dentro de un club de producto que garantice la existencia de una serie de servicios e infraestructuras para los cicloturistas, es decir, dentro de una red geográfica amplia para que los usuarios hagan sus viajes dentro de los establecimientos certificados con este distintivo. Además se llevará a cabo una comercialización estratégica para así poder aumentar los niveles de ocupación de cicloturistas en diferentes épocas del año, reduciendo de esta forma la estacionalización del Turismo y potenciar los diferentes atractivos turísticos de cada zona, gastronomía, playa, cultura, historia...

Actualmente el Sello Bikefriendly se centra en comercializar dos tipos de productos. Por una parte los alojamientos ubicados en entornos rurales o naturales, bien sea de montaña, interiores o costeros y por otro lado comercializa los alojamientos Bikefriendly Urban, localizados en entornos urbanos. En estos momentos, tras casi un año desde su creación, existe una red de 30 alojamientos certificados con el sello Bikefriendly en la Ruta Transpirenaica y se está tratando de instaurar este servicio en alojamientos del Camino de Santiago, la Sierra de Gúdar (Teruel), la Vía de la Plata y el Trans Al-Ándalus.

5. El ciclismo como actividad turística en España

Dentro de este capítulo se contará con la opinión de asociaciones de ciclismo, empresarios y entendidos en la materia para así poder comprender de una forma más sólida cómo el ciclismo como actividad turística en España puede ser un modelo de éxito si se superan las carencias y los problemas existentes en estos momentos para su desarrollo.

Además se presentará un análisis DAFO en que se apreciarán las debilidades, amenazas, fortalezas y oportunidades que podría tener el impulso de este tipo de turismo en España. Mediante las opiniones obtenidas de los distintos expertos se obtendrán algunas de las pistas necesarias que ayudarán a confeccionar este análisis.

5.1 Opiniones externas

Para poder contar en este proyecto con una serie de valoraciones externas, se ha consultado durante el mes de mayo de 2013 a cuatro personas que, por su actividad laboral o por afición personal, pueden considerarse expertos en cicloturismo y que, además, han estado dispuestas a aportar su opinión y con ello contribuir al desarrollo del ciclismo como actividad turística en España⁵.

A todos ellos se les han formulado las mismas preguntas: cómo podría el cicloturismo triunfar en España, cuáles son los fallos o las carencias que existen en estos momentos que impiden su desarrollo y se les ha pedido también que hiciesen alguna recomendación o sugiriesen alguna idea novedosa para que se impulse el uso de la bicicleta, en definitiva, se les ha pedido su punto de vista sobre el ciclismo como actividad turística en España.

⁵ En el Anexo III se recoge el listado de expertos consultados indicando su ocupación y su dominio web. En el Anexo IV se recogen los fragmentos más relevantes de sus respuestas a las preguntas.

En la Tabla 3 se recogen de forma resumida las respuestas recibidas, sobre las que se realizará un pequeño comentario destacando lo que quieren transmitir con sus mensajes para finalizar este apartado con una reflexión final sobre las respuestas recibidas.

Tabla 3: Opiniones de expertos en cicloturismo.

Nombre	Claves para el éxito del cicloturismo en España	Fallos o carencias del cicloturismo en España	Recomendaciones para su impulso
Daniel Pazos Herrero	Mejora en las infraestructuras cicloturistas.	Escasa cultura de la bicicleta y ausencia de infraestructuras. Red de alojamientos inadaptados a la demanda cicloturista.	Concienciación social sobre el uso de la bicicleta. Promoción de la bicicleta como medio de transporte habitual.
Francisco José Saíz	Creación de espacios para el tránsito de cicloturista. Promoción exterior como destino cicloturista.	Turismo fuertemente basado en el sol y playa. Ausencia de infraestructuras que atiendan la demanda.	Concienciación social sobre el uso de la bicicleta y educación vial.
Astor García		Escasa cultura de la bicicleta y ausencia de infraestructuras y acondicionamiento de las mismas. Red de alojamientos inadaptados a la demanda cicloturista.	Concienciación social sobre el uso de la bicicleta.
Juan Merallo		Mala accesibilidad de las bicicletas a los transportes. Obligatoriedad del casco por vías interurbanas.	Concienciación social sobre el uso de la bicicleta.

Fuente: Elaboración propia a partir de las respuestas obtenidas de los expertos.

D. Daniel Pazos, director deportivo de ciclismo, destaca que el principal problema para el desarrollo del cicloturismo en España es la escasa cultura de la bicicleta y la ausencia de infraestructuras necesarias que cubran la demanda. Esto lo justifica con las inefectivas medidas legales sobre la convivencia entre vehículos motorizados y bicicletas, la poca concienciación

sobre el uso de la bicicleta y sus beneficios para el medio ambiente y la deficiencia en las infraestructuras, como la mala señalización o el diseño en las rutas.

Por otro lado destaca que la red hotelera española no está bien equipada para atender a este tipo de turistas que viajan con su bicicleta, pero cita sin embargo las pequeñas iniciativas que empiezan a llevarse a cabo tímidamente como *Bike Friendly*, herramienta vista en el capítulo anterior.

Concluye sin poner en duda la viabilidad de este tipo de turismo ya que se trata de un nicho de mercado sin explotar, además salvando estos inconvenientes se conseguiría que en España se promoviera la bicicleta como medio de transporte habitual y que el cicloturismo tuviera éxito.

De igual forma que en la introducción del presente Proyecto, D. Francisco José Saíz, aficionado al ciclismo, resalta que el modelo turístico español está fuertemente asentado en el producto sol y playa y debido a su grado de madurez, es necesario buscar formas alternativas de atraer el turismo. Este experto coincide en varios puntos con el anterior, como la ausencia de infraestructuras que atiendan la demanda de los cicloturistas en comparación con otros países (con los que habría una fuerte competencia en este tipo de turismo) y los problemas con el tráfico en las vías rodadas españolas. También hace hincapié en la sensibilización sobre el uso de la bicicleta, la educación vial o la concienciación social sobre los beneficios sobre este medio de transportes.

En el caso de D. Astor García, empresario de un centro BTT, trata el cicloturismo dentro del contexto de la Comunidad Autónoma del Principado de Asturias, si bien sus respuestas son exportables a toda la geografía española. Mediante una visión empresarial, ve los beneficios que trae consigo el cicloturismo, especialmente la reactivación de la economía en las zonas rurales como los Valles del Oso, y la recuperación de las rutas existentes en la zona. Se puede concluir que esta reflexión se equipara a las anteriores ya que también hace hincapié en la falta de cultura de la bicicleta, de concienciación

sobre su uso y la carencia de infraestructuras que faciliten la experiencia cicloturista.

De manera similar a las opiniones vertidas por los expertos encuestados, D. Juan Merallo, representante de la Coordinadora en Defensa de la Bici⁶, hace referencia a dos de los grandes problemas por los que los turistas extranjeros no se deciden por España como destino cicloturista. Por un lado, y como ya se ha señalado anteriormente, la inflexibilidad y restricción para el transporte de bicicletas en las compañías ferroviarias españolas supone un gran problema que hace que muchos cicloturistas (extranjeros en su mayoría) eviten realizar esta forma de turismo en nuestro país, ejemplificado con el caso del Camino de Santiago. Por otro, el uso obligatorio del casco en las vías interurbanas supone a su vez una barrera a la hora de que elijan visitar España en bicicleta.

A modo de reflexión final, se pueden extraer una serie de conclusiones que emanan de todo lo expuesto en este apartado.

En la práctica totalidad de las opiniones recibidas se destaca la falta o inexistencia de cultura ciclista en España y la poca concienciación que existe sobre los beneficios que acarrea tanto social como medioambientalmente, una situación de cuyo cambio deberían encargarse las instituciones públicas. La meta por lo tanto consistiría en el uso de la bicicleta como forma común de transporte.

Además de los beneficios económicos que podría acarrear el cicloturismo para las zonas rurales, tal y como señalan algunos de los expertos consultados, de una forma más global también ayuda a la desestacionalización de la demanda, repercutiendo beneficiosamente sobre la economía.

El cicloturismo puede ser, por tanto, una modalidad de turismo totalmente viable al igual que lo ha sido en otros países europeos. La creación o mejora de las redes cicloturistas con una buena adecuación, señalización e información;

⁶ ConBici, <http://www.conbici.org/joomla/>.

el desarrollo de infraestructuras de alojamiento que puedan atender eficientemente la demanda de los cicloturistas; y la flexibilidad de la normativa en el transporte de bicicletas y de la obligatoriedad del uso del casco, son los principales problemas que existen en la actualidad tal y como destacan por estos expertos. Sin embargo, si tanto entidades públicas como privadas se comprometieran a solucionarlos, se conseguiría incrementar el número de turistas, tanto extranjeros como nacionales, que eligiesen España como destino cicloturista.

5.2 Análisis DAFO del ciclismo como actividad turística en España

Dentro de este apartado se expondrá a través un análisis DAFO (Debilidades, Amenazas, Fortalezas y Oportunidades) una serie de características previas al desarrollo de un modelo cicloturista en España. El análisis DAFO es una metodología de estudio sobre la situación de una empresa o de un proyecto, como es en este caso, que resulta eficaz para tomar decisiones y ayuda a plantear las acciones que se deberían poner en marcha para aprovechar las oportunidades que se detecten y a preparar el proyecto contra las amenazas, tomando conciencia de las debilidades y fortalezas. O, en otras palabras, el Análisis DAFO estudia las características internas (Debilidades y Fortalezas) y la situación externa (Amenazas y Oportunidades) para ofrecer una imagen de la situación real de una organización, empresa o proyecto para, a partir de este conocimiento, poder planificar una estrategia de futuro (Categoría 7, 2012).

Dentro de la sección de debilidades del análisis se recogen todos aquellos elementos que constituyen barreras para lograr que el modelo tenga éxito. Se consideran amenazas las situaciones negativas externas al proyecto que es posible que le afecten. Dentro de la sección de fortalezas se recogen todos aquellos elementos positivos e internos al proyecto que lo diferencian de otros con las mismas características. Por último, dentro de las oportunidades se

inscriben todos aquellos factores positivos que se generan en el entorno del proyecto y que pueden ser aprovechados en su beneficio.

Este análisis se ha realizado a partir de todo lo expuesto a lo largo del Proyecto y de las conclusiones extraídas de las opiniones de los expertos consultados en el apartado anterior. La Tabla 4 siguiente recoge el resultado del análisis dentro de cada una de las cuatro dimensiones.

Tabla 4: Análisis DAFO del ciclismo como actividad turística en España

DEBILIDADES	AMENAZAS
<ul style="list-style-type: none"> • Alojamientos no adaptados a la demanda cicloturista. • Poca cultura de la bicicleta. • Necesidad en la mejora de información y señalización en rutas y carreteras. • Compañías ferroviarias con poca flexibilidad en el transporte de las bicicletas. 	<ul style="list-style-type: none"> • Competencia internacional con otros países (Francia, Holanda, Suiza o Alemania), captan más cicloturistas. • Saturación del tráfico en la época estival y consiguiente inseguridad vial. • Obligatoriedad en el uso del casco. • Aparición de nuevos competidores en otros países del Sur de Europa. • Orografía del terreno.
FORTALEZAS	OPORTUNIDADES
<ul style="list-style-type: none"> • Climatología favorable en comparación con otros países. • Existencia de una red de itinerarios adecuados para el cicloturismo. • Buena conexión por vía aérea con otros países. • Imagen consolidada del destino España. • Existencia de una amplia estructura de alojamientos y oferta complementaria. 	<ul style="list-style-type: none"> • Desarrollo de nuevos mercados y especializarse en el británico y el francés. • Nuevo nicho de mercado sin explotar en España. • Posibilidad alargar la temporada cicloturista hasta en otoño. • Mayor implicación de los turoperadores nacionales en la promoción del cicloturismo en España. • Alternativa al turismo de sol y playa, desestacionalización, diversificación de la oferta.

Fuente: Elaboración propia.

Para determinar las debilidades del modelo cicloturista español podemos remitirnos al apartado dedicado a las opiniones de expertos. Tal y como se indicaba en dicho punto, las principales debilidades hacen referencia a la escasa cultura de la bicicleta en España y la falta de sensibilización sobre su uso, la necesidad de mejora en la información y señalización en aquellos tramos por donde discurra una vía cicloturista, la necesidad de favorecer el transporte y la estancia para los usuarios que viajen junto a sus bicicletas o adaptar la oferta de alojamientos para que sean capaces de cubrir la demanda de los cicloturistas.

En lo referente a las amenazas, si se desarrollara un modelo cicloturista en España se estaría compitiendo directamente con otros países europeos como Francia, Alemania u Holanda dentro de un tipo de turismo en la que se les puede considerar como líderes en estos momentos. Además, también es posible que haya competencia con otros países del sur de Europa con una climatología e infraestructuras similares a las que se pueden encontrar en España, principalmente en la zona mediterránea, tales como Italia o Grecia.

Debido a los grandes desplazamientos que se producen en las autovías y carreteras españolas durante la época de verano se producen embotellamientos en las mismas. Algunas de estas carreteras forman parte de algún tramo de uso intensivo por parte de ciclistas, como puede ser el Camino de Santiago, y su saturación por parte de vehículos motorizados puede amenazar la integridad física o, en el mejor de los casos, disminuir la satisfacción de los cicloturistas.

En lo referente al uso del casco, España es el único país europeo con la obligatoriedad de uso en vías interurbanas. Dentro de esta categoría se incluye el uso en las carreteras secundarias, caminos y vías ciclistas (como las Vías Verdes). En el Anexo V se recoge la normativa que rige el uso del casco en estos espacios. Tal y como indica Juan Merallo, esto supone una medida

disuasoria para la práctica del cicloturismo, especialmente para los cicloturistas extranjeros.

Por otro lado, en España, al tratarse de un país tan montañoso, la orografía del terreno puede suponer en ocasiones un problema añadido a la hora de desarrollar nuevos itinerarios de la red Eurovélo, cuyos requerimientos indican que sus vías han de tener una pendiente inferior al 6% salvo en los tramos cortos.

Dentro del apartado de fortalezas, una de las características que hace que España destaque como destino turístico internacional es su buen clima. España goza de una climatología favorable para la práctica del cicloturismo durante la mayor parte del año, especialmente en la zona del levante y el sur de la península con la mayor media de horas de sol por año en comparación con otros países europeos, siendo uno de los factores que ha permitido que el turismo sea uno de los principales motores de la economía española. Además de por esta razón, España se ha labrado su buena reputación como destino turístico a lo largo de los años por ofrecer un turismo de calidad y disponer de una amplia oferta complementaria. La apuesta por un modelo ambicioso y bien diseñado para el ciclismo como actividad turística conseguiría en el largo plazo que los turistas tanto nacionales como internacionales relacionasen el cicloturismo en España como un producto de calidad.

No debe olvidarse tampoco que en estos momentos España ya cuenta con una buena estructura para el desarrollo del cicloturismo, ya que existen múltiples itinerarios creados (Camino de Santiago, Vía de la plata, Vías Verdes repartidas por toda España...) por lo que tampoco sería necesaria una gran inversión en rutas cicloturistas. Y, tal como se ha visto en el capítulo anterior, algunos países como Suiza han recuperado en un corto periodo de tiempo el dinero utilizado en esas inversiones gracias a los ingresos obtenidos por cicloturismo. A su vez, en España existe una amplia red de establecimientos que pueden proporcionar alojamiento a los turistas siempre que consigan desarrollar sistemas que permitan la buena acogida de este tipo de turistas, como el sello BikeFriendly.

Para terminar con las fortalezas, según los datos obtenidos de los informes anuales de Egatur y Frontur en 2011 (IET, 2011), el avión sigue siendo la vía de acceso mayoritaria de los turistas internacionales, destacando la buena conexión de la que disponen los aeropuertos españoles. Por otro lado esta fortaleza alberga su propia debilidad y es que el transporte de bicicletas en avión no resulta práctico. Actualmente, todas las líneas aéreas cobran por el transporte de bicicletas como equipaje especial, debiendo pagar por su billete que varía en precio de una compañía a otra y por el destino del viaje, siendo además necesario embalarlas para su traslado.

Como ya se ha indicado, la justificación última de este Proyecto es la novedad que supone esta forma de hacer turismo para el sistema turístico español al tratarse de una actividad hasta ahora poco explotada en nuestro país.

Por ello, dentro de las múltiples oportunidades que se le presentan a España en el campo del ciclismo como actividad turística, el diseño de una buena estructura cicloturista permitiría a la industria turística española desarrollar nuevos mercados y especializarse en otros como el británico o el francés, siendo estos últimos los que más practican el ciclismo como actividad turística y su cercanía con España es otra oportunidad de desarrollo.

Esta estrategia (ofrecer unas infraestructuras de calidad) traería consigo la mayor implicación de turoperadores españoles a la hora de diseñar ofertas de cicloturismo, que hasta ahora se encontraban en manos extranjeras, como en el caso del cicloturismo Balear, donde los cicloturistas procedentes de Alemania escogen paquetes diseñados por turoperadores germanos.

Finalmente, el cicloturismo supondría una alternativa de turismo capaz de reducir la saturación en el producto sol y playa y la buena climatología permitiría prolongar su práctica más allá de la época estival, hasta septiembre, octubre e incluso noviembre, reduciendo el efecto de la fuerte estacionalidad del sector.

6. Conclusiones

Dentro de este último capítulo se recopilarán los puntos de mayor relevancia extraídos a lo largo del proyecto con el objetivo de proponer una serie de recomendaciones para el impulso del ciclismo como actividad turística en España.

Las principales conclusiones obtenidas de este estudio son las resumidas a continuación.

En primer lugar, existen pocos estudios sobre el ciclismo como actividad turística y sus características. La escasez de información sobre esta materia ha supuesto un problema para el desarrollo de este Proyecto, pero a la vez ha sido la razón y el porqué del mismo. En España son pocos los estudios que se pueden encontrar centrados en el ciclismo como actividad turística y sobre sus características, salvo contados ejemplos como el visto en Baleares. Por ello parte de la información necesaria para la realización de este trabajo ha sido tomada de estudios encontrados en otros países como Francia o Alemania, con una mayor dedicación al análisis del cicloturismo.

Esta carencia en España, puede deberse en parte, a que el ciclismo como actividad turística no está siendo considerado como una fórmula novedosa que pueda resultar atractiva a la industria turística española ni un ámbito merecedor de ser objeto de estudio a pesar de tratarse de una práctica que va en aumento.

Actualmente, el turismo deportivo está aumentando en Europa y supone alrededor de nueve millones de viajes al extranjero al año. Según con los datos obtenidos en la encuesta *World Travel Monitor* de la ITB Berlín⁷, el turismo deportivo ha registrado un aumento considerable durante los últimos años en los mercados emisores europeos superando las cifras de turismo de

⁷ ITB Berlin (Internationale Tourismus-Börse Berlin): feria líder de la industria turística mundial. En la feria se representan todo tipo de empresas y organizaciones de la industria turística: hoteles, turoperadores, *stands* de países, aerolíneas, empresas de alquiler de vehículos...

cruceros, que constituían hasta el momento el segmento en mayor crecimiento. Los viajeros alemanes son los que encabezan este ranking, consumiendo el 42% de los nueve millones de viajes anuales contabilizados en Europa dentro de este ámbito y seguidos por los holandeses con el 14%.

Dicha encuesta también aclara que dentro del turismo deportivo las actividades que generan más viajes al extranjero son el excursionismo (38%), ciclismo (23%) deportes de motor (en los que se incluyen los acuáticos, un 14%) y el golf (10%), reflejándose que el ciclismo es una de las actividades deportivas que más practican en este tipo de turismo, además de que el uso de la bicicleta como práctica recreativa es mucho más extensa que la práctica estrictamente competitiva. Por tanto, el ciclismo destaca como una actividad turística en expansión.

Por otro lado, tal y como se ha visto en el primer capítulo dedicado a la segmentación del cicloturismo, el turista que se siente atraído por esta actividad responde a una serie de variables: tiene una edad comprendida entre los 30-60 años, siendo hombres en su mayoría, que practica el ciclismo como actividad turística de forma ocasional, recorriendo una distancia media diaria de entre 75 y 100 km aproximadamente, y decide alojarse en hoteles ya que se trata de cicloturistas de largo trayecto mayoritariamente.

Actualmente España ha conseguido escalar hasta el cuarto puesto en el *ranking* mundial de competitividad turística, por detrás de Suiza, Alemania y Austria, gracias a sus precios, la experiencia y la apuesta oficial por el sector. De esta manera se indica en el informe bianual sobre turismo y competitividad del Foro Económico Mundial (WEF) en el que España ha subido cuatro puestos respecto al mismo informe del año 2011, demostrando que España sigue siendo un destino turístico competente y consolidado.

En este contexto, España presenta un gran potencial para este segmento aunque en estos momentos no sea reconocido como un destino cicloturista europeo.

En coincidencia con las opiniones de algunos de los expertos consultados, el desarrollo de un producto para el ciclismo como actividad turística en España es, para el autor de este Proyecto, totalmente viable, ya que como se ha visto, existen una serie de factores que resultan favorables a su impulso, tales como la existencia de una red de itinerarios adecuados para el cicloturismo, la buena conexión por vía aérea con otros países, la climatología, la amplia red de alojamientos y oferta complementaria y la consolidada imagen como destino turístico como ya se ha tratado.

El desarrollo de un modelo para el ciclismo como actividad turística en España implicaría una rivalidad directa con países como Francia y Alemania. Estos dos países, líderes en este campo del turismo, supondrían los más directos competidores para España, ya que su apuesta por la creación de infraestructuras y herramientas enfocadas a la demanda cicloturista ha hecho que ganen una merecida y consolidada reputación como destino cicloturista.

Para verificar esto, en el capítulo 5 del Proyecto se analizaron los distintos modelos y herramientas existentes en el campo del ciclismo como actividad turística de varios países europeos. De lo expuesto en el mismo se puede concluir que los países analizados han decidido apostar fuertemente por el cicloturismo desarrollando modelos como redes nacionales de cicloturismo, organizaciones volcadas en el impulso de la bicicleta o creando herramientas para mejorar la eficiencia en la atención de la demanda cicloturista, para repercutir finalmente de manera positiva en los beneficios económicos del sector turístico y hasta en la misma sociedad.

En complemento con lo anterior, se dedicó el apartado siguiente a analizar los sistemas y herramientas existentes en España, concluyendo que existía una total ausencia de un modelo único a imitación de los vistos en el resto países europeos, salvo contados casos como el modelo cicloturista Balear, la red Eurovélo (común a todos los países) y las Vías Verdes (también existentes en otros países pero bajo distinta denominación). Aunque cabe también hacer hincapié en las herramientas que, con el tiempo, empiezan a surgir para tratar

de responder a una demanda en aumento, como se ha visto con la iniciativa Bike Friendly.

Como se ha visto en el caso de modelo de Baleares, la oferta de paquetes cicloturistas en las islas está en manos de turoperadores alemanes, por lo que el desarrollo de un modelo para el ciclismo como actividad turística en España también puede presentarse como una oportunidad para que los turoperadores nacionales puedan desarrollar y comercializar sus propias ofertas cicloturistas.

El problema de la industria turística española es la alta estacionalidad generada por la sobreexplotación del producto sol y playa, que ya ha alcanzado un cierto grado madurez. Por ello, tal y como se explicó en el análisis DAFO, el desarrollo de un producto cicloturista español se presenta como una oportunidad de diversificar la concentrada oferta turística, de reducir la estacionalidad del sector y para posicionarse como nuevo destino en este campo.

Finalmente, se concluye que para la creación un producto cicloturista en España existen una serie de puntos débiles que impiden su correcto desarrollo y otros puntos fuertes cuya potenciación resulta necesaria para su buen funcionamiento tal y como puede extraerse del análisis DAFO desarrollado en el capítulo 6.

Las conclusiones del presente estudio y las impresiones recogidas de las aportaciones de los expertos consultados llevan finalmente a realizar las siguientes recomendaciones con el fin de aprovechar el potencial que se ofrece dentro de este segmento de mercado:

- Promover el uso de la bicicleta, concienciar sobre sus beneficios.
- Posicionarse como un nuevo mercado cicloturista europeo.
- Desarrollar una imagen de España como destino cicloturista.
- Oportunidad para los turoperadores españoles de desarrollar sus ofertas.

- Creación de una red nacional de rutas así como el desarrollo de organizaciones que den soporte a dicha red.
- Colaboración y compromiso entre entidades públicas y empresas privadas.
- Desarrollar un plan de promoción del cicloturismo.
- Desarrollar campañas de concienciación de conductores y ciclistas.
- Flexibilizar la normativa en el transporte de bicicletas.
- Flexibilidad en la normativa del uso del casco.
- Incentivar los establecimientos a adherirse a herramientas para mejorar su atención a los cicloturistas.

En primer lugar, las distintas instituciones públicas han esforzarse en concienciar a las nuevas generaciones sobre la importancia del uso de la bicicleta y sobre los beneficios, tanto de salud como medioambientales, que trae consigo. La finalidad de esta concienciación es que se consiga divulgar en España la cultura de la bicicleta y que arraigue en la sociedad de igual manera que en otros países Europeos. Para ello, es necesario que esto forme parte de la educación de las personas desde edades tempranas, pudiendo realizarse seminarios de sensibilización por colegios e institutos.

En el momento de posicionarse en Europa como nuevo mercado cicloturista, España ha de concentrarse en una serie de mercados potenciales como el alemán o el francés que pueden resultar interesantes debido a la cercanía geográfica y a la extendida práctica del ciclismo como actividad turística que existen en dichos países.

Por ello España debe generar su propia imagen y marca, transmitiendo una nueva imagen como destino cicloturista resaltando las características con las que puede destacar por encima de los demás destinos e inscribiéndose en instituciones que respalden este tipo de turismo, como TURESPAÑA.

Como se ha visto, hasta la fecha muy pocos turoperadores han desarrollado programas específicos para el ciclismo como actividad turística en España, y

los pocos que lo han hecho no eran nacionales. Se presenta, por lo tanto, una buena oportunidad de negocio para los turoperadores españoles de crear y gestionar sus propias ofertas y paquetes de cicloturismo en España, y por lo tanto, de aumentar su volumen de negocio.

También se propone la creación de una red nacional de rutas cicloturistas a semejanza de las vistas en países como Suiza o Francia. Diseñándose una serie de itinerarios temáticos que discurran por distintos puntos geográficos del país, señalizados y totalmente adaptados para la práctica del ciclismo como actividad turística y planificada y gestionada bajo la misma entidad. En este sentido, también resultaría interesante la creación de un dominio web a imitación del visto en Francia como France VéloTourisme en el que se recogían todos los itinerarios que discurrían por Francia con información detallada de cada uno de ellos. En el Anexo VI se recogen doce rutas existentes en España; a partir de ellas se propone la creación de una red nacional de rutas temáticas (de manera similar al esquema desarrollado en Suiza con Véloland), es decir, unir estas rutas que ya existen pero no están conectadas entre sí para ser gestionadas como una única red por una misma entidad.

De esta forma, para el desarrollo de una red nacional de itinerarios cicloturistas es necesaria la cooperación y el compromiso entre entidades públicas, empresas privadas y demás agentes sociales, con el fin de formar grupos interesados en la puesta en marcha de un modelo cicloturista en España a semejanza de los consorcios de rutas que se forman para la red Eurovélo.

Además, es necesaria la creación de un órgano gestor de dicha red nacional que se encargue de darle apoyo, creando las infraestructuras necesarias para su funcionamiento, señalización, mantenimiento, normativa, acondicionamiento y promoción. Tal y como se ha visto en el caso de Francia o Alemania, los encargados del desarrollo y práctica del cicloturismo son la Federación Francesa de Cicloturismo (FFCT) y la Federación Alemana de Ciclismo (ADFC) respectivamente, por lo que en el caso español, estas competencias podrían caer en manos de la Real Federación Española de Ciclismo (RFEC) o en

manos de un órgano similar creado específicamente para ello, como una posible Federación Española de Cicloturismo.

Asimismo, es necesario desarrollar campañas promocionales encaminadas a la captación de cicloturistas, proponiendo actuaciones tanto a nivel nacional como internacional. También resultaría oportuno realizar las campañas de promoción del ciclismo como actividad turística en temporada baja de otoño entre los meses de septiembre a noviembre, ya que como se ha visto, existiría la posibilidad de prolongar la temporada cicloturista (reduciendo la estacionalidad derivada de otras actividades turísticas). La promoción del cicloturismo español se ha de llevar a cabo a través de distintos medios: Internet, televisión, radio... y resultaría especialmente interesante darlo a conocer en los pabellones de España en las distintas ferias internacionales de turismo, teniendo la oportunidad de presentarlo como un nuevo producto.

Para el buen desarrollo del cicloturismo resulta imprescindible la coexistencia entre vehículos motorizados y cicloturistas. Para ello se recomienda desarrollar campañas informativas y otras herramientas de información dirigidas a los conductores y cicloturistas sobre las condiciones de circulación en España, la normativa vigente, recomendaciones... con el fin de mejorar su comportamiento y el respeto mutuo.

Respecto al transporte de las bicicletas, las empresas de transporte público, y más concretamente las empresas de autobuses urbanos y compañías ferroviarias, deben flexibilizar su normativa sobre este aspecto y adaptar los transportes para que los usuarios pudieran trasladar sus bicicletas. De esta manera, empresas como RENFE pueden basarse en lo visto sobre la compañía ferroviaria francesa SNFC que dedica parte de su oferta a los viajes en bicicleta y a su traslado en vagones especialmente habilitados para ello en las modalidades de cercanías, media distancia y largo recorrido.

Otro aspecto normativo importante en estos momentos es la obligatoriedad del uso del casco. Tal y como indican alguno de los expertos consultados, la obligatoriedad en su uso por vías urbanas e interurbanas supone una medida

disuasoria para la práctica del ciclismo como actividad turística, especialmente para los cicloturistas extranjeros. Su vigencia supondría que España se convirtiese en el único país de Europa en el que su uso sea de forzoso cumplimiento, por esta razón y debido al rechazo que genera dicha normativa, sería preciso flexibilizarla haciendo que su uso no sea obligatorio por dichas vías, consiguiendo finalmente aumentar el número de cicloturistas.

Finalmente, resulta de especial interés estimular a los establecimientos para que incorporen herramientas que mejoren la eficiencia en la atención de los cicloturistas, como el sello Bike Friendly. La adhesión a estas herramientas, deben ser vistas por parte de los distintos establecimientos como un incentivo en la mejora de su gestión de la calidad, su adaptación al tipo de cliente, y su capacidad de respuesta ante la demanda, mejorando finalmente la competitividad del sector cicloturista español.

Bibliografía

Cantero Barros, Nadia (2012): “El Turismo sobre dos ruedas: cicloturismo” en *Turismo n-dimensional* [Blog Internet] (<http://turismond.com/el-turismo-sobre-dos-ruedas-cicloturismo/>)

Categoría7 (Julio 2012): *Cómo realizar un análisis DAFO*. (<http://www.categoria7.es/como-realizar-un-analisis-dafo/>)

IET (2011): *Informe anual 2011, Frontur y Egatur*. Madrid: IET ([http://www.iet.tourspain.es/es-ES/estadisticas/frontur/Anuales/Movimientos%20Tur%C3%ADsticos%20en%20Fronteras%20\(Frontur\)%20y%20Encuesta%20de%20Gasto%20Tur%C3%ADstico%20\(Egatur\)%202011.pdf](http://www.iet.tourspain.es/es-ES/estadisticas/frontur/Anuales/Movimientos%20Tur%C3%ADsticos%20en%20Fronteras%20(Frontur)%20y%20Encuesta%20de%20Gasto%20Tur%C3%ADstico%20(Egatur)%202011.pdf))

Lamont, Matthew (2009): “Reinventing the Wheel: A Definitional Discussion of Bicycle Tourism” en *Journal of Sport and Tourism* Vol. 14, nº1, Febrero 2009, pp. 5–23 (<http://dx.doi.org/10.1080/14775080902847363>)

Lefebvre, Sylvain et Trudeau, Maryse (2003): “La Route verte, un circuit touristique?” en *Téoros*, nº3, pp. 46-51. (<http://teoros.revues.org/1771>)

Observatorio de caminos naturales e itinerarios no motorizados (2011): *Estudio de viabilidad y traza de la red Eurovélo en España*, Madrid: Ministerio de agricultura, alimentación y medioambiente (http://www.magrama.gob.es/es/desarrollo-rural/temas/caminos-naturales/estudio_de_viabilidad_y_traza_de_la_red_eurovelo_en_espa%C3%B1a_tcm7-180977.pdf)

SAVIA (2009): “El cicloturismo gana adeptos en España” en *Revista de economía y gestión de viajes*, época IV, nº 73, noviembre 2009, pp. 52-54 (<http://www.uhu.es/uhtur/documentos/monografias5/Cicloturismo.pdf>)

Tur Tur, Vicenç (dir.) (1999): *El cicloturismo en Balears.1998*, Palma de Mallorca: CAEB

V.B. (2012) : “Les réseaux cyclables dopent l’activité touristique” en *Les Echos* nº 21249, 16 de Agosto de 2012, p. 4

(http://www.lesechos.fr/16/08/2012/LesEchos/21249-016-ECH_les-reseaux-cyclables-dopent-l-activite-touristique.htm)

Páginas web consultadas

www.agenttravel.es

www.bettundbike.de

www.bicycletouringpro.com

www.bicisaltren.conbici.org

www.bikefriendly.es

www.ciclojuristas.com

www.cicloturismoenleon.com

www.conbici.org/joomla

www.consorciobertiz.org

www.destino-puntadeleste.com

www.deutschebahn.com

www.eldelabici.blogspot.com.es

www.elmundo.es

www.eurovelo.org

www.ffcyclo.org/

www.francevelotourisme.com

<http://www.fransaiz.com/>

www.germany.travel

www.illesbalears.es

www.madrid.org

www.magrama.gob.es

www.mediaset.es

www.rodadas.net

www.pordescubrir.com

www.schweizmobilcard.ch

www.sueddeutsche.de

www.swissinfo.ch

www.unwto.org

www.vallesdeloso.es

www.veloland.ch

www.viasverdes.com

Anexo I. Tramos de la Red *Eurovélo* en Europa



Fuente: www.eurovelo.org

Las 14 rutas Eurovélo se dividen en tres secciones sumando un total aproximado de 70.000km de recorrido.

Rutas Norte – Sur:

1. Ruta de la costa atlántica: Cabo Norte – Sagres 8.186km.
3. Ruta de los peregrinos: Trondheim – Santiago de Compostela 5.122km.
5. Vía Romea Franciega: Londres – Roma y Brindisi 3.900km.
7. Ruta del Sol: Cabo Norte – Malta 7.409km.
9. Báltico – Adriático: Gdansk – Pula 1.930km.
11. Rupa de Europa del Este: Cabo Norte – Atenas 5.984km.
13. Recorrido del Telón de Acero: Mar de Barents – Mar negro 10.400km.
15. Ruta del Rin: Andermatt – Hoek van Holland 1.320km.

Rutas Oeste – Este:

2. Ruta de las capitales: Galway – Moscú 5.500km.
4. Ruta de Centro Europa: Roscoff – Kiev 4.400km.
6. Atlántico – Mar Negro: Nantes – Constanza 4.448km.
8. Ruta Mediterránea: Cádiz – Atenas y Chipre 5.888km.

Circuitos:

10. Circuito del Mar Báltico: 7.980km.
12. Circuito del Mar del Norte: 5.932km.

Anexo II. Tramos de la Red *Eurovélo* en España



Fuente: www.eurovelo.org

Tramo español de la ruta Atlántica (EV1). Este tramo fue estudiado al detalle por la Fundación de los Ferrocarriles Españoles (FFE), sin embargo a día de hoy el trazado propuesto no es el definitivo. Según la propuesta de la FFE, la ruta entraría en España por Irún conectando con el Camino de Santiago, pasando por Pamplona, Puente la Reina, Estella, Logroño, Burgos y Frómista. Dejaría aquí al Camino para seguir el Canal de Castilla hasta Medina de Rioseco. En Benavente se enlazaría con la Vía de la Plata pasando por Zamora, Salamanca, Hervás, Plasencia, Cáceres y Mérida. A continuación Zafra y, ya en Andalucía, Cala, Nerva, Río Tinto y finalmente Ayamonte, en la frontera con Portugal.

Tramo español de la ruta mediterránea (EV8). El consorcio de ruta se formó en colaboración de los grupos de ConBici, Amics de la Bici (Barcelona), Valencia en Bici y A Contramano (Sevilla). El trazado comenzaría entrando en España por el puerto de Banyuls (357 m), atravesando por Cataluña el Ampurdán y el Maresme, pasando por Barcelona, Vilanova, Reus, Mora de Ebro y Tortosa, seguiría por la Comunidad Valenciana atravesando la antigua Vía Augusta romana hasta Castellón, Sagunto, Valencia y Gandía. A partir de aquí tomaría la Vía Verde del Serpis por Alcoi hasta Agust, y pasando por Elche se dirigiría a la costa murciana, donde recorrería vías de servicio de los canales de riego. El recorrido por Andalucía utilizaría carreteras poco transitadas pasando por el Cabo de Gata, Almería, Guadix, Granada, Alhama, Vélez, Málaga, Ronda, Gimena, Algeciras, Tarifa y Cádiz, también existen sin embargo, propuestas de cambios, como por ejemplo la de conectar con la ruta Atlántica en Sagres (Portugal).

Tramo español de la ruta de los Peregrinos (EV3). Ha sido estudiada por De Frie Fugle (Empresa danesa encargada en desarrollar proyectos de planificación para ciclistas, turismo ecológico y planificación ecológica urbana en diversas ciudades). El tramo español de la ruta de los peregrinos discurriría por el camino de Santiago histórico (Camino Francés: Puente la Reina, Logroño, León, Santiago) coincidiendo en gran parte de su trayecto con la ruta Atlántica EV1.

Fuente: Observatorio de caminos naturales e itinerarios no motorizados (2011)

Anexo III. Listado de expertos consultados y preguntas realizadas

Nombre	Ocupación	Página web
Daniel Pazos Herrero	Director Deportivo de Ciclismo	www.cicloturismoenleon.com
Francisco José Saíz	Bloguero sobre tecnología, Ciclismo, Fotografía y Viajes	www.fransaiz.com
Astor García	Director del Centro Btt Valles del Oso	www.vallesdeloso.es
Juan Merallo	Representante de ConBici (Coordinadora en defensa de la bicicleta)	www.eldelabici.blogspot.com

Fuente: Elaboración propia.

Preguntas	
Pregunta 1	Cómo podría el ciclismo como actividad turística triunfar en España.
Pregunta 2	Cuáles son los fallos y carencias existentes en estos momentos que impiden su desarrollo.
Pregunta 3	Recomendaciones o ideas que impulsen el ciclismo como actividad turística.

Fuente: Elaboración propia.

Anexo IV. Respuestas obtenidas de los expertos consultados

- *“No cabe duda de que el CICLOTURISMO puede ser una forma rentable de turismo. Es algo que está desarrollado en otras partes de Europa que, por varias razones, no acaba de calar en la sociedad española.*

Analizando la propia palabra CICLOTURISMO, vemos claramente dos partes. Ciclo, y por otra parte, Turismo. En la segunda no veo ningún problema. Pero para que se desarrolle un turismo basado en la bicicleta, el problema, bajo mi punto de vista, está ahí. En la bicicleta.

En general, la utilización de la bicicleta, si bien ha experimentado un gran crecimiento en los últimos años, este desarrollo no se ha visto acompañado de una mejora tanto de las normas reguladoras del uso de las bicicletas, como de las infraestructuras, tanto públicas como privadas, que favorezcan la utilización de la misma.

Las medidas legales que se han tomado para regular la convivencia entre los vehículos a motor y las bicicletas se basan en prohibiciones de uno y otro lado. Creo que fomentar un respeto mutuo sería más efectivo y esto sólo se puede hacer mediante la educación. Fomentar el uso de la bicicleta como medio de transporte limpio o la concienciación por parte de los conductores de vehículos a motor de la debilidad de los ciclistas son sólo dos ejemplos que deberían de incluirse en los temarios de las aulas y de las autoescuelas que conllevarían una mayor seguridad de los ciclistas.

Lo anterior, repercutiría en gran medida en el turismo realizado con bicicleta (cicloturismo). Mayor seguridad equivaldría a más gente dispuesta a pasar sus vacaciones dando pedales y descubriendo lugares increíbles, accesibles sólo en bicicleta. Todos aquellos que solemos utilizar a diario la bici y que nos relacionamos con gente del mundillo, hemos escuchado alguna vez historias de gente que ha abandonado la bicicleta por miedo al tráfico u otras personas que directamente nunca la usan por idéntico miedo.

Por otro lado, las infraestructuras deberían de acompañar más a la hora de fomentar el cicloturismo. Vías preferentes para ciclistas, vías verdes, carteles informativos de lugares pintorescos, arcenes limpios y amplios, carriles-bici

bien diseñados. Serían tantos los ejemplos de infraestructura pública a crear o mejorar que me podría llevar hojas y hojas. Pero citaré sólo un ejemplo que atraería a ciclistas.

Los grandes puertos de montaña míticos que todos los veranos suben los ciclistas profesionales en el Tour de Francia, se encuentran llenos de carteles en los que figura el desnivel del próximo kilómetro, distancia hasta la cima y altitud. Este tipo de información, como norma general, no existe en España y atraería a muchas personas ávidos de hazañas. Hay puertos míticos por toda la geografía española que pueden ser foco de atracción para cicloturistas de todo el mundo.

Por otra parte, las infraestructuras privadas tienen deficiencias también, cuando del mundo de la bicicleta estamos hablando. Y me estoy refiriendo a hoteles. En los últimos años he trabajado en hoteles y cuando alguien llegaba con una bicicleta, siempre era un problema. ¿Qué hacer con la bici? ¿Dónde guardarla? Las bicicletas son objetos que tienen muchísimo valor, tanto económico como sentimental, y la red hotelera española no está del todo preparada para acoger de forma cómoda y segura a los cicloturistas. Siempre hablando de manera general, seguro que existen excepciones. A este respecto, se está generando una red de hoteles que bajo el marchamo "bikeFriendly", ofrece una serie de hoteles con características especiales (espacio, seguridad, comodidad, etc) para el cicloturista.

La conclusión de todo esto es que el cicloturismo es un tipo de turismo totalmente viable, habida cuenta de que está casi sin explotar, hay demanda y España es un país con infinidad de paisajes y sensaciones que aportar al turista. Aún faltan cosas, pero con el tiempo estoy seguro que llegaremos a la meta deseada. La bicicleta como modo de vida" Daniel Pazos Herrero.

- "España es un país con un modelo de turismo a los años 70 cuyos paquetes vacacionales se basan en el sol, descanso y gastronomía como ejes principales del modelo turístico internacional. La creación de un modelo cicloturista como fuente de entrada de personas de otros países o incluso del propio país es a día de hoy algo complejo. El principal motivo es que a diferencia de otros países como Holanda, Suiza, Francia, Alemania, etc. En

España no tenemos infraestructura vial suficiente que den cobijo a cicloturistas, por no contar el alto índice de mortandad en carreteras que tenemos con respecto a otros países. Los conductores españoles destacan por su incivismo y egoísmo al volante.

Para poder dotar a un modelo turístico basado en el cicloturismo de viabilidad, habría que articular mejoras sustanciales en los siguientes ejes básicos:

- Educación vial.*
- Promoción de la bicicleta como medio de transporte habitual.*
- Creación de espacios y vías específicas para el tránsito de bicicletas (carriles bici, vías verdes, etc.)*
- Concienciación de la población acerca de las ventajas de este tipo de medios de transporte.*
- Promoción exterior como paraíso para el ciclista.*

Solamente tenemos que acudir a otros países europeos en los cuales la tasa de km de vía para bicicletas por habitante es muy superior a la española."

"Nosotros consideramos que el cicloturismo es un producto viable al 100% ya que genera riqueza, no solamente a las personas que vivimos directamente de ello, como nosotros, sino que genera riqueza a las tiendas, alojamientos, restaurantes, farmacias... es decir no solo gasta en su bici, sino que tiene que gastar en el día a día y por tanto no es viable.

Tiene otra vertiente, es que en muchas ocasiones sino hubiese recorridos cicloturistas, no habría visitantes, un ejemplo claro es los centros btt, con sus rutas consigues poner en valor los antiguos caminos, atraer visitantes que luego pueden venir con sus familias, amigos etc...

El problema más grave es la mentalidad, esto no ocurre en países europeos que tienen la bicicleta en su vida cotidiana y para ellos todo es natural, aquí cuesta verlo, y más en Asturias, que nuestro carácter es el de si yo no lo puedo hacer que el otro no lo haga no vaya a ser que prospere... pasa mucho más de lo que te imaginas.

También falta infraestructura en los alojamientos, (donde guardar las bicis con seguridad), en los trenes para realizar traslados, en los autobuses (sino esta embalada muchas veces no puedes meterla en el alsa).

También un mejor acondicionamiento y limpieza de arcenes, para la seguridad en carretera, más señalización específica de itinerarios ciclistas etc. La idea es fomentar el uso de la bici en los colegios, para que los chavales vean la bici como algo natural en sus vidas, y aunque no lo adquieran como habito, sepan respetar a los demás.

También deberíamos vender Asturias como un destino cicloturista en potencia, tenemos todo, puestos como lagos, angliru, farrapona..... valles para la btt como los de redes, valles del oso, picos de europa.... tenemos todas las vertientes de la bici en nuestra región. Hacer de Asturias un destino cicloturista con campañas en los países europeos, Canada usa, etc.” Astor Garcia.

- *“Que piensan en Europa del Cicloturismo Español”*

“En una encuesta realizada a los distintos delegados de la Federación de Ciclistas Europeos en 2007, estos delegados no tenían intención de venir a España para hacer rutas cicloturistas y las dos principales razones eran la poca accesibilidad de las bicicletas a los trenes españoles y la obligatoriedad del casco para circular por vías interurbanas.

Las consultas más habituales que recibimos a través del correo electrónico en los últimos años por parte de los cicloturistas extranjeros son sobre estas dos cuestiones que no comprenden. Cuando les contamos la realidad, el rechazo a venir a nuestro país es lamentablemente inmediato.

Por desgracia, rutas tan reconocidas como el Camino de Santiago, son francamente disuasorias para los ciclistas extranjeros, debido a los problemas que genera el transporte de las bicicletas por el país y una legislación tan restrictiva para su uso. Según los datos más actuales, los peregrinos españoles son alrededor del 48% del total, y el restante 52% de los demás países del mundo. No hay datos por tipo de peregrinaje (a pie o en bici), pero el conteo realizado por el autor de este blog en lugares distintos del Camino y en años diferentes arrojaron porcentajes de ciclistas extranjeros menores siempre al 10% (es decir, de cada cien ciclistas en el Camino, menos de diez eran extranjeros). La bicicleta en este país se percibe como disuasoria.”

Reproducido bajo el consentimiento de Juan Merallo.

Anexo V: Reglamento sobre el uso del casco en vías urbanas

El art.118.1, párrafo 3, del Reglamento General de Circulación (aprobado por el Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre) añade que “Los conductores de bicicletas, y en su caso, los ocupantes estarán obligados a utilizar cascos de protección homologados o certificados según la legislación vigente, cuando circulen en vías interurbanas, salvo en rampas ascendentes prolongadas, o por razones médicas que se acreditarán conforme establece el artículo 119.3, o en condiciones extremas de calor./ Los conductores de bicicletas en competición, y los ciclistas profesionales, ya sea durante los entrenamientos o en competición, se regirán por sus propias normas”

Fuente: www.ciclojuristas.com

En su anexo, se enuncian estos conceptos:

- *76 Vía interurbana.* Es toda vía pública situada fuera de poblado.
- *77. Vía urbana.* Es toda vía pública situada dentro de poblado, excepto las travesías”
- y, según el apdo. 66, “*Travesía.* A los efectos de esta disposición normativa, es el tramo de carretera que discurre por poblado. No tendrán la consideración de travesías aquellos tramos que dispongan de una alternativa viaria o variante a la cual tiene acceso”

Anexo VI: Red nacional de rutas cicloturistas en España

Nombre de la ruta	Distancia aproximada	Ruta
Transalándalus	2350 Km	Circuito en Andalucía. Es posible comenzar en cualquiera de sus provincias.
El camino de San Vicente Mártir	832,89 Km	De Huesca a Valencia.
La ruta del Cid	Más de 1000 Km	De Burgos a Orihuela (Alicante).
Vía de la Plata	700 Km aproximadamente	De Sevilla a Santiago de Compostela.
El camino del Quijote	400 Km aproximadamente	Tres rutas diferentes por toda Castilla La Mancha
Camino del Norte	900 Km aproximadamente	Desde Irún (Guipúzcoa) hasta Luarca por la costa siguiendo por el interior de Galicia hasta Santiago.
La Ruta del Cister	105Km	Ruta de los monasterios cistercienses de Lleida
Vías Verdes	En total 1700 Km aproximadamente. Los tramos suelen tener entre 10 y 70 km de longitud.	Tramos repartidos por toda España.
El canal de Castilla	210 Km aproximadamente	Desde Alar del Rey (Palencia) hasta Valladolid o Medina de Rioseco también en Valladolid.
De Lorca a Santiago de Compostela	1120 Km aproximadamente	Desde Lorca (Murcia) a Santiago de Compostela
El Camino mozárabe	360 Km aproximadamente	De Alcaudete (Jaén) a Mérida (Badajoz)
Vía Augusta	1500 Km aproximadamente	De los Pirineos a Sevilla pasando por la costa mediterránea.

Fuente: Elaboración propia.