



FACULTAD DE TURISMO Y FINANZAS

GRADO EN TURISMO

CICLOTURISMO: LA RED EUROVELO Y SU PASO POR ESPAÑA

Trabajo Fin de Grado presentado por Jesús Alberto Domínguez Molina, siendo la tutora de este la profesora Reyes Manuela González Relaño.

Vº. Bº. de la Tutora:

Alumno:

Dña.

D.

Sevilla. Junio de 2020



**GRADO EN TURISMO
FACULTAD DE TURISMO Y FINANZAS**

**TRABAJO FIN DE GRADO
CURSO ACADÉMICO [2019-2020]**

TÍTULO:

CICLOTURISMO: LA RED EUROVELO Y SU PASO POR ESPAÑA

AUTOR:

JESÚS ALBERTO DOMÍNGUEZ MOLINA

TUTOR:

D^a. REYES MANUELA GONZÁLEZ RELAÑO

DEPARTAMENTO:

GEOGRAFÍA FÍSICA Y ANÁLISIS GEOGRÁFICO REGIONAL

ÁREA DE CONOCIMIENTO:

ANÁLISIS GEOGRÁFICO REGIONAL

RESUMEN:

En los últimos años, la práctica de cicloturismo ha ido aumentando progresivamente, lo que ha hecho que tome una mayor importancia dentro de la sociedad. El cicloturismo es una modalidad de turismo que se practica en bicicleta, por lo que combina la actividad física y el turismo. También, se considera una actividad recreativa y deportiva, pero nunca competitiva. El trabajo tiene por objetivo realizar un análisis aproximado a la situación en la que actualmente se encuentra el cicloturismo en Europa. Se ha centrado en el estudio de la red Eurovelo, que es la red de rutas de larga distancia que atraviesa Europa con el objetivo de ofrecer una Red Transeuropea sostenible. En base a una amplia revisión bibliográfica y documental, y la consulta de distintos organismos, se realiza un diagnóstico DAFO del cicloturismo en Europa y otro del cicloturismo en España. Como resultados se pone de manifiesto que el cicloturismo se encuentra en auge a pesar de contar con escaso apoyo institucional. Por último, ante la nueva normalidad provocada por el COVID-19, el cicloturismo como actividad desarrollada al aire libre en espacios naturales y no masificados, tiene una oportunidad de desarrollo y consolidación como actividad turística de relevancia.

PALABRAS CLAVE:

Cicloturismo; Eurovelo; ruta larga distancia; bicicleta; vías verdes

ÍNDICE

1 INTRODUCCIÓN	3
2 OBJETIVOS Y METODOLOGÍA	5
3 DEFINICIÓN, TIPOS Y BENEFICIOS DEL CICLOTURISMO.....	7
3.1 LA BÚSQUEDA DE UNA DEFINICIÓN CONSENSUADA DEL CICLOTURISMO.....	7
3.2 TIPOS DE REALIZACIÓN DEL CICLOTURISMO	8
3.3 BENEFICIOS PARA LA SALUD Y EL MEDIO AMBIENTE	9
4 CICLOTURISMO EN EUROPA.....	11
4.1 BANDAS DE DEMANDA DEL CICLOTURISMO.....	15
4.2 MOTIVACIONES PARA LA REALIZACIÓN DEL CICLOTURISMO.....	18
4.3 GASTO CICLOTURISTA/EXCURSIONISTA AL DÍA (A NIVEL EUROPEO) 19	19
5 GRANDES RUTAS PARA LA PRÁCTICA DEL CICLOTURISMO: ENTRE EJEMPLOS INTERNACIONALES Y BUENAS PRÁCTICAS EN EUROPA	21
5.1 GREENWAYS EN AUSTRALIA.....	21
5.2 NUEVA ZELANDA: ¿UN EJEMPLO A SEGUIR?.....	22
5.3 LA RUTA DEL DANUBIO: UNA REPUTADA VÍA.....	23
5.4 VÍAS VERDES ESPAÑA	24
6 LA RED EUROVELO: LA RED DE RUTAS DE LARGA DISTANCIA QUE ATRAVIESA EUROPA.....	27
6.1 DEFINICIÓN, RUTAS Y CARACTERIZACIÓN QUE LA FORMAN	27
6.2 OBJETIVOS Y REQUISITOS PARA FORMAR PARTE DE LA RUTA EUROVELO	29
6.3 CATEGORIAS DE LAS RUTAS EUROVELO	31
6.3.1 Rutas Eurovelo.....	31
6.3.2 Rutas Eurovelo Desarrolladas	32
6.3.3 Rutas Eurovelo Certificadas.....	32

7	RUTAS EUROVELO 8	33
7.1	CARACTERÍSTICAS DE LA RUTA EUROVELO 8: TIPOS DE VIAJE.....	33
7.2	SEÑALIZACIÓN Y NORMAS	34
7.3	MEDCYCLETOUR.....	37
7.4	RUTAS EUROVELO EN ESPAÑA.....	38
7.4.1	Cataluña	38
7.4.2	Comunidad Valenciana	39
7.4.3	Murcia y Andalucía.....	39
8	RESULTADOS.....	41
9	CONCLUSIONES	43
10	BIBLIOGRAFÍA	45

CAPITULO 1

INTRODUCCIÓN.

El cicloturismo es una tipología del ciclismo existente y practicable en la mayoría de los países del mundo. Resulta de interés conocer la evolución y los beneficios más importantes que aporta tanto a los cicloturistas como a la economía y al medio ambiente. Este trabajo pretende analizar la situación del cicloturismo en Europa y posteriormente, focalizarse en las grandes rutas que existen en la actualidad para la realización del cicloturismo, como pueden ser las “Greenways” en Australia, o las Vías Verdes en España. Se estructura de manera que inicialmente se analizan las grandes rutas internacionales; después se centra en el caso de la red, concretamente, se dedica una atención especial la ruta Eurovelo 8, que discurre por España y, dentro de esta, profundizar en “Medcycletour” que es un proyecto del programa Interreg MED en el que unen sus fuerzas los países del norte mediterráneo.

Se considera que el cicloturismo se encuentra actualmente en auge, ya que cada vez más personas están practicándolo y que en varios países es una modalidad de turismo muy importante dentro de su economía. Es una experiencia que poco a poco más personas quieren vivir, ya que se descubren nuevas culturas y es una nueva manera de realizar turismo teniendo un impacto positivo sobre el medio ambiente.

Otra de las razones por las que elegí este tema es por el gasto que los cicloturistas y excursionistas realizan durante un viaje o un recorrido, y compararlo con el gasto del turista en general. Aunque la razón principal fue el estudio de la Red Eurovelo, el cómo acceder a formar parte de una ruta, los organismos que la apoyan, sus curiosidades, si hay rutas que discurren por España, entre otras.

No podía finalizar este trabajo sin mencionar la situación provocada por el COVID-19, el cual apareció cuando el trabajo estaba muy avanzado. Este virus paralizó toda actividad a todos los niveles y sectores. Sin embargo, las empresas y otros agentes vinculados al cicloturismo han desarrollado interesantes iniciativas. Por ejemplo, las Vías Verdes, han diseñado visitas virtuales o han continuado promocionándose por diversos medios para mantener el vínculo con el turista. También se aprecia como una oportunidad, ya que se extraña la práctica deportiva al aire libre.

CAPITULO 2

OBJETIVOS Y METODOLOGÍA.

El objetivo global de este trabajo es realizar una aproximación al análisis de la situación actual del cicloturismo en Europa a través del estudio de la red Eurovelo para poder comparar el uso y situación en que se encuentra el cicloturismo en España en relación con dicha red europea.

Para la consecución de este objetivo, se plantean los siguientes objetivos secundarios:

- Descubrir las distintas definiciones de cicloturismo que se han ido aportando a lo largo de los años.
- Identificar los beneficios que el cicloturismo aporta a la salud, a la economía y al medio ambiente.
- Conocer el perfil del cicloturista.
- Identificar el gasto que realizan los ciclista/excursionista al día (Europa)
- Conocer las motivaciones que tienen los usuarios para realizar cicloturismo
- Realizar un análisis DAFO en el que se puedan recoger algunas debilidades, amenazas, fortalezas y oportunidades, tanto del cicloturismo en Europa como del cicloturismo en España.

Por otro lado, la metodología seguida para la consecución de los objetivos planteados ha sido la siguiente:

- 1.- Realización de una amplia revisión bibliográfica y documental.
- 2.- Consulta de organismos públicos y privados, de ámbito internacional, nacional y regional.

Organismos de ámbito Internacional:

- Federación Europea de Ciclistas (European Cyclists' Federation).
- Eurovelo: the European cycle route network.

Organismo de ámbito Nacional:

- Vías Verdes.

Organismo de ámbito Regional:

- Junta de Andalucía. Consejería de Fomento, Infraestructuras y Ordenación del territorio.

3.- Realización de un análisis cualitativo de la información recopilada y un análisis comparativo de las rutas.

4.- Elaboración una matriz DAFO para el cicloturismo en Europa y otra para España, a partir de apuntes y notas recogidas durante la realización del trabajo.

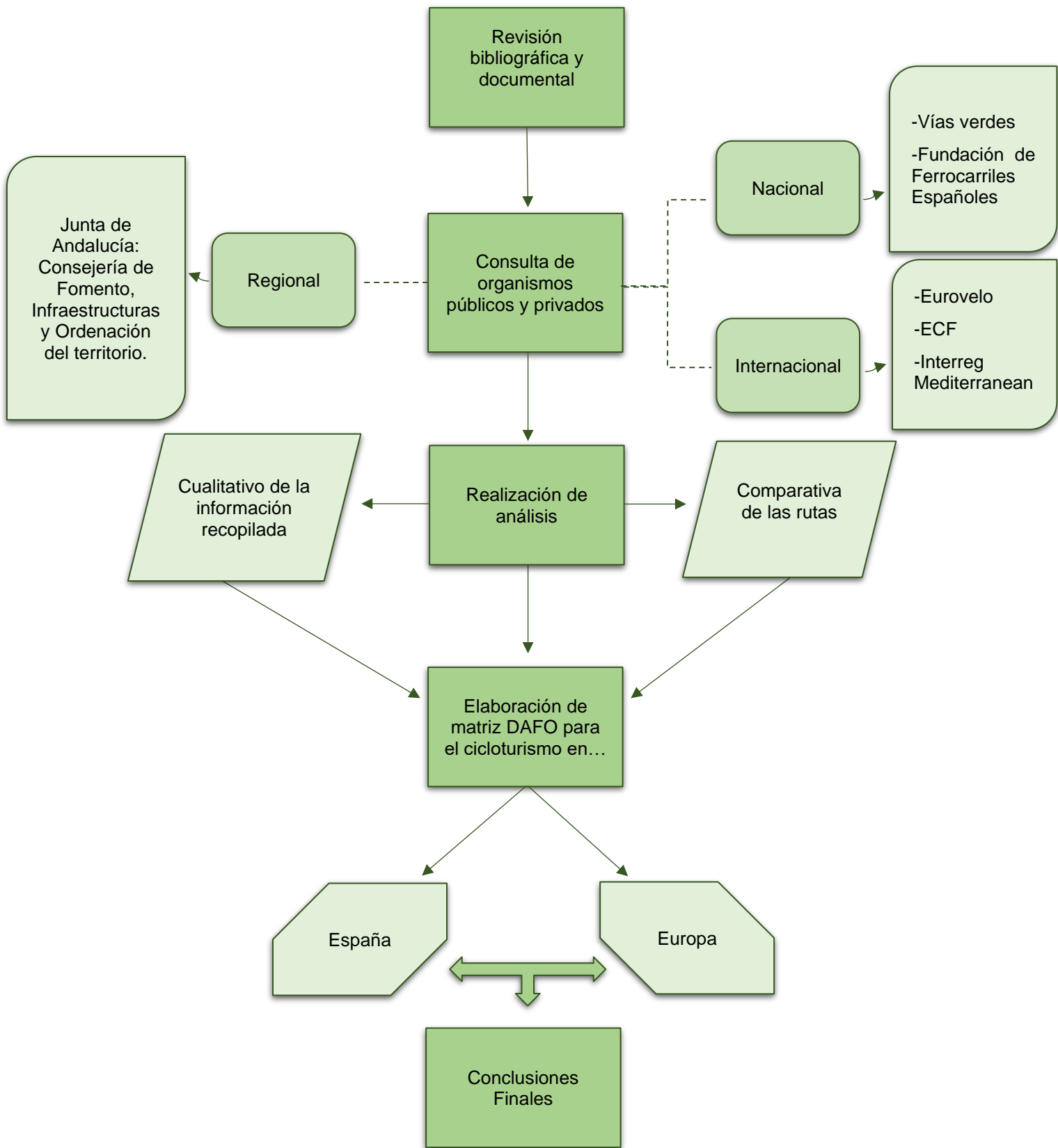


Figura 1. Esquema metodológico.

Fuente: Elaboración propia.

CAPITULO 3

DEFINICIÓN, TIPOS Y BENEFICIOS DEL CICLOTURISMO.

3.1 LA BÚSQUEDA DE UNA DEFINICIÓN CONSENSUADA DEL CICLOTURISMO.

Para comenzar, es esencial conocer la definición de *turismo*, que según la Organización Mundial del turismo (OMT), “*el turismo comprende las actividades que realizan las personas durante sus viajes y estancias en lugares distintos al de su entorno habitual, por un periodo de tiempo consecutivo inferior a un año, con fines de ocio, por negocios y otros motivos*”. El turismo, conforma una parte de la economía, tanto para los países como para su población, generando ingresos y empleo.

Así, en un estudio reciente publicado en Hosteltur, (Canalís, X. 2019) indica que, el turismo representa el 10% del PIB de la Unión Europea, creando un total de 12 millones de puestos de trabajo, lo que hace que sea la tercera actividad socioeconómica en la UE, mientras que en España, “*el turismo es el sector que más riqueza aporta a la economía, con un total de 176.000 millones de euros anuales que representan el 14.6% del PIB además de 2,8 millones de empleos*” (Canalís, X. 2018a).

Dentro del turismo general, se encuentra el turismo activo, que en 2018 fue la tendencia ganadora, ya que “*un tercio de los viajeros de todo el mundo (34%) tenía previsto en los doce meses realizar un viaje activo, normalmente al aire libre y que requiere de algún tipo de esfuerzo físico en mayor o menor grado*” (Canalís, X. 2018b).

El cicloturismo se encuentra dentro del turismo activo, y es una de las actividades al aire libre con mayor demanda, gracias, en gran parte, a la mejora de las condiciones de las rutas, a una mayor señalización, y a la coordinación de diferentes instituciones, como la Federación Europea de Ciclistas y distintas asociaciones de los países de la UE. Puede afirmarse que el cicloturismo se encuentra en auge.

Con relación a la definición de cicloturismo aún no se ha llegado a un consenso pues no hay una sola definición válida, sino varias. Entre ellas se manejan las aportadas por la Real Academia Española (RAE) define cicloturismo como: “*Turismo que se practica en bicicleta*”. Esta definición resulta muy general y no considera los diversos factores que se implican en la actividad. La literatura científica ha aportado definiciones más concisas y entre las más aceptadas por la comunidad se encuentran las que Lumsdon aporta en 1996, que lo define como “*actividades de ciclismo recreativo que van desde una excursión de un día o de menos de un día a unas vacaciones de larga duración. El ingrediente fundamental es que el ciclismo es percibido por el visitante como una parte importante de una excursión o vacaciones, es decir, una forma positiva de mejorar el tiempo de ocio*”. Poco después, Sustrans en 1999 lo entiende como “*aquellas visitas recreativas, ya sea durante más de un día o de solo un día fuera de casa, que implican el ciclismo de ocio como una parte fundamental e importante de la visita*”. Unos años más tarde, en el 2003, Chang y Chang, definen el cicloturismo como “*una actividad positiva que puede ser utilizada en dos sentidos: como medio de transporte y como medio de recreación, además de que los cicloturistas son personas que utilizan las bicicletas para viajes de ocio y toman viajes relativamente cortos a baja velocidad*”, diferenciándose esta definición de las anteriores, en que Chang y Chang añaden que el cicloturismo puede ser utilizado como medio de transporte. Por último, se cuenta con la aclaración que Cantero Barros realiza en 2013, cuando amplía la definición de cicloturismo, aclarando que “*el cicloturismo, se trata de 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*”.

Todas las definiciones citadas anteriormente ponen de manifiesto que el cicloturismo y el ciclismo, no son lo mismo, sino que según Pérez Porto y Gardey (2016), dentro de las especialidades de ciclismo se encuentra el cicloturismo o ciclismo urbano, promovido en muchas ciudades para disminuir el uso de vehículos contaminantes. Las distintas modalidades de ciclismo son: ciclismo de competición; ciclismo en carretera, ciclismo de montaña y el cicloturismo o ciclismo urbano.

3.2 TIPOS DE CICLOTURISMO: UNA CARACTERIZACIÓN.

Una vez realizada la diferencia entre cicloturismo y ciclismo, se pueden distinguir tres tipos de subgrupos considerados como cicloturismo, según El impacto económico del cicloturismo en Europa de 2014 (Mató i Palos y Troyano, 2014), los tres tipos son:

- 1.- Las Vacaciones en bicicleta, implica que se realice una pernoctación de una noche o más en un lugar distinto a la vivienda habitual, y siendo el ciclismo la actividad y el objetivo principal de las vacaciones.
- 2.- El Ciclismo en vacaciones, es el tipo de ciclismo en el que se realizan desplazamientos desde el lugar en el que el usuario se encuentra alojado o desde cualquier otro punto en el cual se decida comenzar el paseo en bicicleta. En este subgrupo, la diferencia principal con las vacaciones en bicicleta es que el ciclismo forma parte de las vacaciones pero no es necesariamente la única actividad, pudiendo realizar actividades de otros tipos.
- 3.- Las excursiones en bicicleta de un día, que consiste en realizar paseos que tengan una duración superior a las 3 horas, desde casa por motivos de ocio. A este subgrupo también se le conoce como excursionistas.

Además, el cicloturismo supone la realización de un turismo alternativo y sostenible, en el que el viaje estando en contacto con la naturaleza, es tan importante como el destino (Mató i Palos y Troyano, 2014), a diferencia de la mayoría de las tipologías turísticas en las que el llegar a un destino es el motivo del viaje.

Por otra, el cicloturismo, y el ciclismo en general, son actividades que contribuyen a mejorar la salud y el medio ambiente, como dice la alcaldesa de París, Anne Hidalgo: *“Sabemos que elegir la bici en lugar del coche es mejor para la salud de los otros, mejor para el clima, más económico y rápido”* (Medina, 2018). En relación con esto, como nos indica El impacto económico del cicloturismo en Europa de 2014, el cicloturismo, además de mejorar la salud, el clima y ser más económico y rápido también presenta otros beneficios como pueden ser:

- Potenciar el turismo interno.
- Mover al ciudadano a usar transporte público, causando así menor impacto ambiental para llegar al destino de realización de cicloturismo.
- Darle utilidad de nuevo a los ferrocarriles en desuso, pistas forestales y caminos de sirga de antiguos canales.
- Estimular el desarrollo económico en las zonas rurales que no son áreas en las que se realice un turismo masivo.
- Ofrecer una mejor calidad de vida a los residentes locales, a través de un aumento del ejercicio físico, entre otros beneficios.

Según Moral-Moral (2016), es importante destacar tres ideas cruciales para diferenciar al cicloturismo de las demás modalidades de turismo que existen. En primer lugar, el cicloturismo ayuda a la desestacionalización de la demanda turística, gracias a que los usuarios prefieren practicar el cicloturismo en temporada baja, evitando así la gran afluencia de visitantes y los meses más calurosos del año. En segundo lugar, es una modalidad propiamente sostenible por cuanto a nivel medioambiental supone utilizar la bicicleta, es decir, que es un medio de transporte no contaminante. A nivel social

simboliza una gran apuesta por los negocios y los servicios locales asegurándose estos su viabilidad, a la misma vez que supone una grandísima oportunidad para reutilizar turísticamente las viejas infraestructuras mejorando el entorno del lugar, y por último a nivel económico permite la población se consolide en el territorio asegurando así el empleo local, la generación de riqueza y la mejora de las infraestructuras. Y finalmente, el tercer aspecto sobresaliente es que el cicloturismo es una actividad de ocio y turismo saludable, por lo que su práctica lleva a cabo una mejora de la condición física de los usuarios y de su calidad de vida.

3.3 BENEFICIOS PARA LA SALUD Y MEDIO AMBIENTE.

No cabe duda de que el cicloturismo es una actividad beneficiosa para la salud pues implica actividad física intensiva y esto se ha convertido en una importante cuestión de salud en el mundo moderno (Sari, 2008). Según El impacto económico del cicloturismo en Europa de 2014 el uso de la bicicleta tiene un efecto muy beneficioso en la salud del usuario, en 2 tipos de niveles, tanto físico como psicológico. La falta de esta actividad física hace que el sistema médico tenga unos altos costes, y estos costes pueden reducirse si se consigue aumentar la realización de actividad física. Las agencias públicas que están relacionadas con la salud quieren aumentar la actividad física como medio para hacer una sociedad más saludable y productiva. De hecho, si todas las personas siguiéramos la recomendación de la Organización Mundial de la Salud (practicar 30 minutos de ejercicio físico moderado cada día) mejoraríamos considerablemente nuestro estado de salud. Y en este sentido, en El impacto económico de cicloturismo de 2014 pone de manifiesto que una de las razones más importantes en cuanto al uso de la bicicleta para mejorar la salud del usuario: *“un adulto de 20 a 60 años que utiliza la bicicleta tres horas a la semana para ir al trabajo tiene un riesgo de mortalidad una tercera parte menor que una persona que no va en bicicleta”*, se entiende que “para ir al trabajo”, hace referencia a un uso cotidiano de la bicicleta.

Como ejemplo se puede observar el caso de Francia, donde la OMS realizó el cálculo de los beneficios que tiene la realización de actividad física en base al estudio del “Copenhagen Center for Prospective Population Studies”. Dicho Instituto realizó un seguimiento durante un periodo de 14 años a una población de 30.000 hombres y mujeres de distintas edades, entre los 20 y los 93 años, unos realizaban la práctica de ciclismo y otros no. Estos datos tomados en el estudio del “Copenhagen Center for Prospective Population Studies” fueron confirmados más tarde en un estudio más reciente realizado en China, (Matthews, et al., 2007). A partir de estos estudios se llegó a la conclusión de que en Francia el impacto que la bicicleta tiene sobre la salud produce un ahorro anual en gastos sanitarios de 5.600 millones de euros (Mercat et al. 2009), por lo que un mayor fomento del uso de la bicicleta produce un mayor ahorro en gastos sanitarios.

Walker y Coleman (2004) señalaron que la planificación urbana ofrece oportunidades muy buenas para mejorar la tendencia de la actividad física, al hacer que montar en bicicleta o caminar sean buenas opciones para no utilizar vehículos a motor y con esto ofrezcan oportunidades recreativas para la actividad física. Herring y Houston (2005) piensan que *“Los senderos de proximidad pueden cambiar el comportamiento, aumentar la participación física y mejorar la probabilidad de que los ciudadanos cumplan con los niveles recomendados de aptitud física”*.

Y además, el uso de la bicicleta, aparte de mejorar la aptitud física y psicológica del usuario tiene un fuerte impacto positivo en el medio ambiente, ya que el cicloturismo reduce en grandes términos la contaminación atmosférica, el cambio climático y el efecto invernadero. El cicloturismo *“emite entre un 50 y un 80% menos de gases de efecto invernadero en relacion al transporte y un 30% menos en relacion a los alojamientos utilizados”*, como bien anotan (Weston, et al., 2012). Esto significa que

fomentar el cicloturismo ayudará a mejorar el medio ambiente y la economía en su globalidad. Por lo que la mejora de la salud y la mejora del medio ambiente van de la mano cuando hacemos referencia a cicloturismo o al ciclismo.

CAPITULO 4

CICLOTURISMO EN EUROPA.

Antes de comenzar a profundizar en el ciclismo en Europa, se analiza el ranking de países según el barómetro de ciclismo en Europa realizado por la Federación Europea de Ciclistas. Dicha Federación realizó en el año 2015 cinco encuestas en toda la Unión Europea con el fin de situar a cada uno de los países en una posición dentro del Barómetro de Ciclismo en Europa, según las respuestas que los países aportaron en cada una de las encuestas. Los temas que componían cada una de las encuestas eran los siguientes.

El Uso de bicicleta, haciendo referencia a ¿Cuántas personas dicen que la bicicleta es su medio de transporte más utilizado?, con el fin de conocer el comportamiento de los ciudadanos en un día típico.

La Seguridad, que hace alusión a ¿Cómo de seguro es ir en bicicleta?.

El Cicloturismo, haciendo una llamada a ¿Cuántos viajes en bicicletas hacen los turistas?.

El Tamaño del mercado, que hace referencia a ¿Cuántas bicicletas se venden cada año?.

Los Grupos de defensa, haciendo alusión a ¿Cuál es la escala de los grupos de defensa?, entendiéndolo como cuál es la escala de promoción del uso de la bicicleta.



Figura 2. Barómetro de Ciclismo ECF: lo que verificamos.

Fuente: Barómetro de Ciclismo de la ECF, 2015.

Para cada país, y atendiendo a las respuestas que estos han considerado correcta a cada una de las encuestas, se realiza una clasificación, ya que cada uno de los países recibe unos puntos según la categoría que hayan alcanzado en cada encuesta. Todos estos puntos de las diferentes encuestas son sumados en un conjunto para obtener una puntuación final, y así poder ser clasificados en el ranking. Según la Federación de Ciclistas Europeos (ECF) los resultados fueron los siguientes:



Figura 3. Barómetro de Ciclismo ECF: resumen, Federación Europea de Ciclistas.

Fuente: Barómetro de Ciclismo de la ECF, 2015.

Los resultados después de realizar las encuestas son los siguientes. Los Países Bajos se sitúan como el país europeo que más se usa la bicicleta en un día típico. Luxemburgo y Malta son los países en los que la seguridad es mayor. Finlandia, en 2015, fue el país donde más se practicó el cicloturismo a nivel Europa. Eslovenia, es el país que tenía un mayor mercado de venta de bicicletas. Y, por último, Dinamarca es el país que tiene una mayor defensa hacia la bicicleta, es decir, el país que más promueve el uso de bicicleta. Como se anotó anteriormente, los puntos de cada campo son sumados, obteniendo así una puntuación total que permite clasificar los países con mayor y menor uso del ciclismo en el Barómetro de Ciclismo en Europa, siendo el ranking el siguiente:

En primer lugar, antes de comenzar con la explicación del ranking, se realiza una breve explicación para un mejor entendimiento de dicho ranking (Figura 4). Quedan recogidos 3 colores distintos (Azul, rojo y verde), en el que cada uno de ellos tiene un significado distinto. El color azul, conlleva la mayor subida de puestos en el ranking de países; el color rojo, conlleva las mayores bajadas de puestos (entre 3 y 7 puestos); y por último, el color verde, las mayores subidas de puestos (entre 3 y 5 puestos) que han realizado diversos países.

TFG-TURISMO. CICLOTURISMO: EUROVELO Y SU PASO POR ESPAÑA

	Posición en 2015	Posición en 2013	Evolución
Dinamarca	1	1	0
Países Bajos	2	1	-1
Suecia	3	3	0
Finlandia	4	4	0
Alemania	5	5	0
Belgica	6	6	0
Eslovenia	7	12	5
Hungría	8	8	0
Austria	9	7	-2
Eslovaquia	10	9	-1
Reino Unido	11	10	-1
Francia	12	11	-1
Luxemburgo	13	19	6
Republica Checa	14	13	-1
Lituania	15	20	5
Croacia	16	-	-
Italia	17	14	-2
España	18	23	5
Estonia	19	15	-4
Polonia	20	20	0
Bulgaria	21	25	4
Irlanda	21	14	-7
Letonia	21	17	3
Grecia	24	17	-7
Malta	24	27	3
Chipre	26	22	-4
Portugal	27	24	-4
Rumania	28	25	-3

Figura 4. Barómetro de Ciclismo ECF: ranking, Federación Europea de Ciclistas, 2015.

Fuente: Barómetro de Ciclismo de la ECF, 2015.

En este ranking se realiza un análisis sobre cómo han cambiado las posiciones de 2013 a 2015, añadiendo a Croacia, que se adhirió a la Unión Europea ese mismo año, siendo así el miembro más nuevo, y por lo que no se tiene constancia de los datos de 2013. Al igual que ocurrió en 2013, Dinamarca y los Países Bajos vuelven a estar en lo más alto, contando con los mismos países por detrás de ellos: Suecia, Finlandia, Alemania y Bélgica. Eslovenia dio un gran salto de 5 puestos en el ranking, aupándose así al séptimo lugar, superando a países de renombre como el Reino Unido y Francia. Luxemburgo dio también un salto adelante con la mayor subida en el ranking desde 2013 (6 puestos), debido a la gran cantidad de población de defensores del ciclismo. España mejoró también bastante gracias a la mejora en los cinco criterios mencionados anteriormente (uso de la bicicleta, la seguridad, cicloturismo, tamaño de mercado y grupos de defensa). Algunos países han mantenido más o menos sus posiciones, como son Hungría, Austria, Eslovaquia y la República Checa, que muestran aún mucho margen de mejora. Las dos mayores bajadas de puesto y pueden considerarse “decepciones” son Irlanda y Grecia, sobre todo Irlanda que, a pesar de los grandes avances en ciclismo en Dublín, descienden en la clasificación debido a los criterios de uso del ciclismo, según la Federación Europea de Ciclistas (2015).

Una vez explicado el Ranking, resulta necesario dedicar atención al ejemplo a Ámsterdam, capital de los Países Bajos, situado en segundo lugar y galardonado por ser el que más usa la bicicleta. Cuando se menciona Ámsterdam, rápidamente se asocia la ciudad con el ciclismo, ya que es un “*paraíso ciclista*”, aunque no siempre fue así como explica el embajador de los Países Bajos en España, Matthijs van Bonzel: “*En los años sesenta, la riqueza y el desarrollo llevaron a todo el mundo a comprar coches, que fueron ocupando casi todo el espacio de las ciudades*” (Medina, 2018). Poco a poco se comenzaron a realizar protestas de los barrios contra la tendencia de que los coches se apropiasen del espacio público, ya que, “*Había cada vez más accidentes, no había espacio para andar, casi todo se dedicaba a aparcamientos de los vehículos. Y surgió un movimiento de protesta apoyado por los ‘hippies’ y los vecinos para protestar por los atropellos de niños que consiguió hacer la ciudad más humana*” (Medina, 2018). Gracias a estos movimientos de protesta el resultado es que hoy Ámsterdam cuenta con amplios carriles bici seguros y de normas que protegen a los ciclistas de los demás vehículos pesados. La venta de bicicletas eléctricas se disparó en los Países Bajos, pasando de vender un 0% de bicicletas eléctricas en 2002 a un 15% de bicicletas eléctricas en 2011 (Fietsplatform, 2009b, 2012), según Van Bonzel “*El país ha convertido moverse en bici en un orgullo nacional*” (Medina, 2018).

Actualmente, debido al COVID-19 se está apostando por la recuperación y ampliación de los carriles bici, como por ejemplo en Alemania, donde según Mateos Mariscal (2020) del periódico La Vanguardia, relata que uno de los cambios que este nuevo virus está realizando, se encuentra en las calles, donde con la bicicleta se le está combatiendo al virus y ganando terreno a los coches. Otro ejemplo es Barcelona, que ampliará aceras y carriles bici para minimizar los contagios, redistribuyendo así el espacio público ganando 21 kilómetros para bicicletas y patinetes (Cols, EIPeriodico, 2020)

4.1 DEMANDA DEL CICLOTURISMO.

En cuanto a la demanda de cicloturismo, se pretende analizar en qué países de la Unión Europea se utiliza más la bicicleta como principal medio de transporte y cuál es el porcentaje de vacaciones que se producen en bicicleta en comparación con el total de vacaciones que se realizan. En la siguiente tabla podremos ver las diferencias, entre países de Europa, del porcentaje de población que usa la bicicleta como principal medio de transporte y el porcentaje de vacaciones que se hacen en bicicleta en relación con el total de vacaciones realizadas en un país.

Franja de demanda	Baja	Media-baja	Media	Media-alta	Alta	Muy alta
Cuota de población que usa la bicicleta como principal medio de transporte (The Gallup Organization, 2011)	=< 2%	>2-5%	>5- <8%	8-12%	12-20%	>20%
Estimación de los expertos de la cuota de vacaciones en Bicicleta en relación al total de vacaciones (%)	0,5%	1%	1,5%	2%	3%	3,7%
Países según la Franja de demanda	Turquía Bulgaria Luxemburgo Portugal Malta Chipre España	Rumania Lituania Serbia Noruega Croacia Macedonia Italia Estonia Irlanda	Letonia Rep. Checa Eslovenia Francia	Eslovquia Polonia	Hungría Dinamarca Suecia Belgica Alemania Finlandia Austria Suiza	Holanda

Figura 5. Demanda del cicloturismo.

Fuente: Weston et al. 2012: p.35.

Según El Impacto económico del Cicloturismo en Europa de 2014, estos datos son procedentes de estudios que fueron realizados en diversas rutas cicloturistas europeas en los últimos años, que muestran cómo el mercado del cicloturismo es fundamentalmente doméstico, es decir, que la bicicleta como más se usa es como medio de transporte dentro de la misma ciudad.

Mencionando varios países, en primer lugar encontramos a España donde hay menor uso de la bicicleta, tanto como principal modo de transporte, como por su uso en vacaciones, a pesar de las mejoras y los avances en las infraestructuras, y en los reglamentos e instrucciones que favorecen su uso. En España destacan las llamadas y conocidas, Vías Verdes. Según la Página Web Oficial de Vías Verdes, España cuenta con más de 2.800 kilómetros de infraestructuras ferroviarias en desuso que han sido reconvertidas en itinerarios cicloturistas y senderistas, en el marco del Programa Vías Verdes, que está coordinado por la Fundación de los Ferrocarriles Españoles.

Otro país con baja posición en cuanto a ciclismo es Francia, cuya posición sorprende a pesar de sus raíces tan ligadas a la bicicleta, gracias al Tour de Francia. Según Gaboriau (2003) *“La aparición del Tour de France es también la señal de algo que comienza. La bicicleta, cuyo precio baja, tiende a democratizarse”*, por lo que el uso de la bicicleta tuvo una gran repercusión para que se produjeran varios cambios en la sociedad, tanto en los medios de transporte como en los modos de vida. Actualmente, según El impacto económico del cicloturismo en Europa de 2014, el país cuenta con una estrategia planificada, coordinada y apoyada por el Estado, lo que hace que Francia, sea el país de destino más elegido por los touroperadores, seguido de Austria (Weston et al., 2012), consiguiendo así atraer a los usuarios cicloturistas que provienen de los países donde el uso diario de la bicicleta es más elevado.

El país galo, por un lado, ofrece 7.000 km de vías verdes y rutas ciclistas, y por otro lado, una política que está a favor de la bicicleta, tanto como uso para el desplazamiento cotidiano como de producto turístico, y aun así se encuentra con una demanda media. Así lo aseguraba Atout France en 2012, donde detallaba algunas de las principales acciones concretas de esta política, como podían ser, disponer de un coordinador interministerial de la Bicicleta (conocido de forma coloquial como *“Monsieur Velo”*, este cargo es oficial desde el año 2004 por Decreto del Primer Ministro), apoyar y desarrollar el proyecto Eurovelo en el territorio francés y crear la marca *“Francia en Bicicleta”*, que es gestionada por un comité nacional donde participan organismos estatales (turismo), Federación de cicloturistas, oficinas de turismo y la SNCF (operador ferroviario de Francia), entre otros. El comité se encarga de la promoción de la marca, de dar facilidades al turismo en bicicleta y de dar armonía a la señalización, entre otros aspectos.

Otro dato muy importante es que, en Francia, se calcula que aproximadamente hay 2.350 personas que están empleadas en la construcción y el mantenimiento de obras públicas de infraestructuras ciclables cada año. También cabe destacar que, en Francia, el gasto medio del cicloturista es de unos 10€ superior al del turista en general, e incluso 30€ superior si el cicloturista es de procedencia extranjera según El Impacto económico del Cicloturismo en Europa de 2014.

Por último, dos de los países más importante en cuánto a ciclismo y cicloturismo son, Alemania y los Países Bajos.

Como podemos observar en la tabla de demanda de Cicloturismo (Figura 5), los Países Bajos se encuentran en el TOP 1, entre otras cosas por ser un país en el que se pueden realizar un sinfín de actividades como *“observar preciosos paisajes con vacas, tulipanes y molinos, una preciosa naturaleza alimentada por una gran cantidad de canales, ríos y localidades históricas”* (Holanda Latina, 2012), esto hace que el turismo haya aumentado, en la medida en que los viajeros en la mayoría de las situaciones optan por visitar espacios tranquilos y libres de una contaminación auditiva que impide el

descanso. A pesar de encontrarse en el TOP 3 de países con más cicloturistas, los holandeses son los que menos gastan con un gasto medio de 36,32€ y en cuanto a la estacionalidad en el país, el 74% de las excursiones se realizan en primavera y verano, el 19% en otoño y solo el 7% en invierno (Fietsplatform, 2009b).

Según El Impacto económico del cicloturismo en Europa de 2014, una de las razones por la que los Países Bajos está en la parte alta del ranking de Cicloturismo es por la buena accesibilidad que tienen los destinos cicloturísticos determinados, ya que se ofrecen billetes de tren más bici. Gracias a esto la facturación se cuadruplicó entre 2006 y 2011.

Por último Alemania, ostenta una buena posición tanto en uso de bicicletas en los países de Europa, como en las bandas de demanda del cicloturismo, gracias en gran parte a varias razones. Según El Impacto económico del cicloturismo en Europa de 2014: una de las razones por las que Alemania se encuentra en uno de los primeros lugares del ciclismo en Europa, es por las ventas de bicicletas eléctricas, que aumentaron de 70.000 unidades vendidas en 2007, a 300.000 unidades vendidas en 2011 (Giebeler y Froitzheim, 2012). Y gracias a la ruta del Danubio, que es una de las más importantes (que se inicia en la ciudad alemana de Passau), y a la ruta del *Elbe*, considerada la mejor ruta en Alemania, la cual la mayoría de su recorrido es a lo largo del curso del río Elba. Ambas reciben un gran número de cicloturistas y un gran número de pernoctaciones, por lo que sitúan a Alemania en la banda de demanda de cicloturismo con una franja de demanda alta. El grado de satisfacción de estos cicloturistas no ha dejado de incrementarse, como podemos ver en la siguiente gráfica.

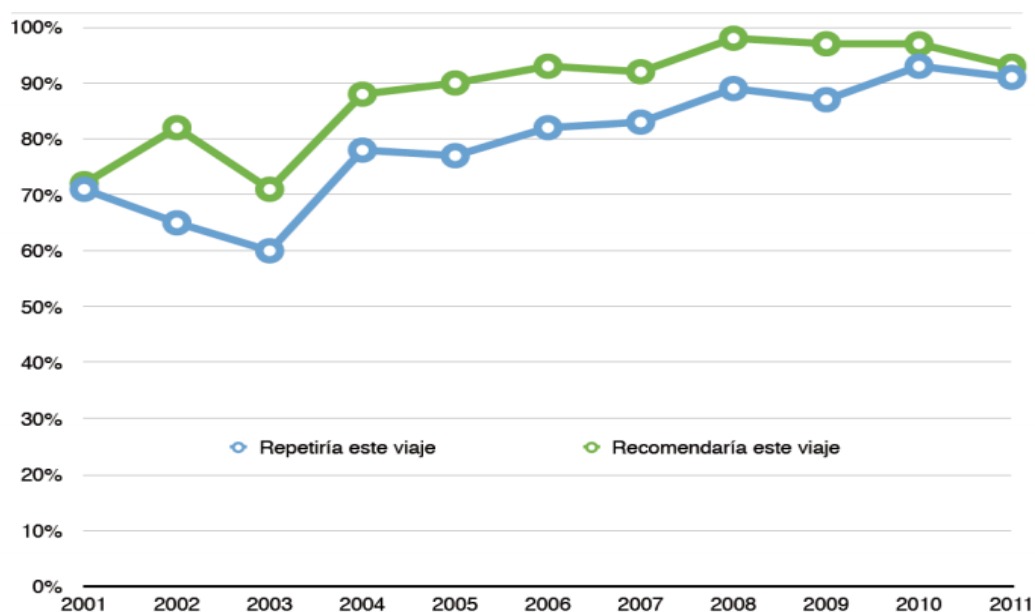


Figura 6. Satisfacción de viajes con pernoctación de cicloturistas en la Ruta "Elbe".

Fuente: "Saxony-Anhalt", Peters 2012 b. Recuperado de El impacto económico del cicloturismo en Europa, 2014.

Como se puede observar en la gráfica anterior, se cuenta con datos continuos desde el año 2001 hasta el año 2011. En ella, el grado de satisfacción de los cicloturistas que pernoctan en la ruta no ha dejado de incrementar, ya que la gran mayoría de los que han realizado la ruta, repetirían el viaje y recomendarían el mismo.

En cuanto a la estacionalidad, hay estudios que indican que para los excursionistas y cicloturistas, la temporada principal es desde mayo hasta finales de agosto, donde se realizan el 79% del total de los viajes en estos 4 meses (Hürten y Görtz 2008). Estos

datos son muy importantes, ya que cuántas más personas repitan el viaje y a cuántas más personas se les recomiende, el gasto que se producirá será mayor, tanto en alojamiento, comida y bebida, excursiones, etc.

4.2 MOTIVACIONES PARA REALIZAR CICLOTURISMO.

Llegados a este punto surge la pregunta de ¿Cuáles serán las motivaciones que llevan a los cicloturistas a elegir un destino? Algunas de las motivaciones más importantes por las que los cicloturistas eligen un destino pueden ser, el descanso y recreo, el contacto con el paisaje o realizar deporte, entre otras, y según los datos de Trendscape de 2008 (Weston, et al. 2012) las motivaciones más importantes son las que se expresan en el siguiente gráfico:



Figura 7. Motivaciones para realizar cicloturismo.

Fuente: Trendscape 2008 b.

En esta figura se puede observar como el cicloturismo está motivado por diversas razones que empujan a los usuarios a la práctica del cicloturismo. Las más relevantes son las siguientes: la realización de deporte en la naturaleza, la mejora de la salud relacionada con la actividad física, la flexibilidad en el desarrollo del viaje, y el relax, buscando en todo momento, alejarse tanto mental, como físicamente de la rutina diaria. En última posición encontramos los eventos ciclistas que, a pesar de ser seguido por una masa considerable de personas, no se acerca ni por asomo a las primeras razones de viaje. Otra de las razones que menos fue elegida por los usuarios para realizar el viaje sería el hecho de viajar solo, ya que el cicloturismo, y el turismo en general, es más disfrutado en familia.

4.3 GASTO CICLOTURISTA/EXCURSIONISTA AL DÍA (A NIVEL EUROPEO).

El impacto económico del cicloturismo en Europa de 2014 analiza el gasto que realiza el cicloturista/excursionista al día. Según este estudio, los cicloturistas realizan un gasto medio por día de 57'08€ donde se incluye también el gasto de alojamiento. Dicho alojamiento suele tener una media de estancia de 7,7 días, lo que hace que el gasto promedio por viaje de un cicloturista sea de 439€. Mientras que los excursionistas (de 1 día), realizan un gasto medio por día de 15'39€, destinando un 60-75% de este gasto medio a comida y bebida. Realizando una comparación con la media de gasto que tiene el conjunto de turistas en la Unión Europea, el gasto por día que realizan los cicloturistas es un poco inferior. Aunque en caso del cicloturismo, el gasto medio por viaje es mayor, debido a un aumento de la media de días por viaje.

Según el informe de La Red Europea de Rutas Ciclistas Eurovelo (2009), *“se estima que cada año se realizan 2.295 millones de viajes turísticos en bicicleta en Europa, cuyo valor supera los 44.000 millones de euros anuales, que representan el total estimado de los viajes turísticos nacionales e internacionales en bicicleta. El número de pernoctaciones de turistas ciclistas es de 20,4 millones, cuyo gasto asciende a unos 9.000 millones de euros anuales”*. En El Impacto económico del cicloturismo en Europa de 2014, se habla también del retorno económico, *“cuando se analiza el gasto hecho por un usuario en el territorio donde realiza la actividad, mientras la realiza”*. Como se ha comentado anteriormente en Europa cada año hay unos 2.300 millones de viajes en bicicleta, de los cuales 20,4 millones incluyen pernoctación. Se produce un retorno económico (impacto económico directo) total de unos 44.000 millones de euros de los cuales 9.000 millones de euros son del turismo con pernoctación (Weston, et al., 2012).

	País	Número de estancias de más de una noche para la práctica de cicloturismo	Total de retorno económico de las estancias de más de una noche
1	Alemania	4, 62 millones	2030 millones de €
2	Francia	4, 01 millones	1760 millones de €
3	Reino Unido	1, 25 millones	540 millones de €
4	Suecia	1, 20 millones	530 millones de €
5	Finlandia	1, 14 millones	500 millones de €
6	Polonia	1, 06 millones	470 millones de €
7	Italia	1, 05 millones	460 millones de €
8	Holanda	1 ,01 millones	440 millones de €
9	Hungría	1, 00 millones	440 millones de €
10	España	0, 89 millones	390 millones de €

Figura 8. Retorno económico del cicloturismo por países.

Fuente: Weston et al. 2012.

Este estudio realizado por el Parlamento Europeo fue publicado en 2012 (Weston et al., 2012). En dicha tabla de retorno económico Alemania se posiciona en primer lugar con el mayor número de estancias de más de una noche seguida muy cerca por Francia. En las estancias de más de una noche, Alemania también cuenta con el total de retorno económico más elevado (2030 millones de euros), también seguida de Francia (1760 millones de euros), pero con una diferencia muy abultada (270 millones de euros). Según este estudio en 2011 se registraron 900.000 pernотaciones de cicloturistas en España. Situándolo en el marco europeo, España se adueña del 10º lugar en el conjunto de países que registran pernотaciones que se relacionan con el cicloturismo.

También existe aparte del impacto económico directo o retorno económico, un impacto económico indirecto que, según el artículo El Impacto económico del cicloturismo en Europa de 2014, son gastos que el turista realiza fuera del destino, normalmente suele ser antes del viaje, pero están vinculados a la actividad del cicloturismo, como puede ser el gasto de desplazamiento que se produce hasta el itinerario o la adquisición de guías.

Una de las razones por las que España se posiciona con esos buenos números de retorno económico según El Impacto económico del cicloturismo en Europa de 2014, es por la existencia de una gran oferta de infraestructuras para la realización del Cicloturismo, como pueden ser las Vías Verdes, los caminos naturales, El Camino de Santiago, La ruta del Cid, y la Red Eurovelo entre otros.

Como se ha argumentado anteriormente, Las Vías Verdes pueden considerarse actualmente el principal recurso para el cicloturismo español. Existen cerca de 2.100 km distribuidos por toda España en 107 vías verdes distintas, con nuevos proyectos que se encuentran actualmente en marcha y que pretenden reutilizar la mayoría de los 6.000 kilómetros de línea ferroviaria en desuso. Por otro lado, los caminos naturales fueron gestionados por el Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente, siendo un total de 8.700 kilómetros de caminos naturales levantados en los últimos 21 años. En estos 8.700 kilómetros se incluyen los 1.200 kilómetros de las Vías Verdes, que discurren por antiguas líneas ferroviarias.

En adición a las Vías Verdes y a los Caminos naturales, aunque con un volumen no muy elevado de cicloturistas se encuentra El Camino de Santiago, a pesar de ser uno de los itinerarios con una mayor distancia y más representativo de España. Según el artículo de El Impacto económico del cicloturismo en Europa de 2014, *“De los 183.000 peregrinos que llegaron a Santiago de Compostela en 2011, un 16% lo hicieron en bicicleta. Según los datos de 2013 ofrecidos por la Dirección General de Turismo de Castilla y León sobre el Camino de Santiago francés en esta comunidad, sólo un 10,7% de las 553.000 pernотaciones registradas en albergues de peregrinos corresponden a ciclistas”*. Otra ruta con renombre es la Ruta del Cid, que discurre por ocho provincias situadas en el centro y el este de España, recordando el viaje que el Cid Campeador realizó desde Burgos a Valencia. Dispone de una red que suma unos 2.000 kilómetros de caminos. Existen dos itinerarios distintos, uno que va por carretera y otro que va por senderos, y en ambos se registran usuarios que van en bicicleta. Por último, pero no menos importante, y de la cual se hablará a continuación, encontramos la red Eurovelo en España, que *“En el último programa de cooperación transfronteriza financiado por la Unión Europea (período 2007 – 2011) se financiaron dos proyectos que intervenían en los tramos de conexión entre España y Francia de las dos rutas Eurovelo que se introducen en la península. El tramo de mayor longitud señalado actualmente corresponde al tramo Eurovelo 8 entre la Junquera y Sant Feliu de Guixols (123 km) dentro de la Ruta Pirinexus, que conecta con las Vías Verdes de Girona. La otra ruta conecta con el País Vasco y Navarra a través de la Vía Verde del Bidasoa”* (El impacto económico del cicloturismo, 2014). La ruta del Cid cuenta con una página web (Caminodelcid, 2020), donde según el medio de transporte con el que vayas a realizar el viaje se otorgan diferentes rutas e información acerca de las rutas.

CAPITULO 5

GRANDES RUTAS PARA LA PRÁCTICA DEL CICLOTURISMO: ENTRE EJEMPLOS INTERNACIONALES Y BUENAS PRÁCTICAS EN EUROPA.

Resulta cuanto menos interesante conocer algunas de las grandes rutas del mundo del cicloturismo. En este caso las rutas elegidas han sido, las Greenways en Australia, Nueva Zelanda, la ruta del Danubio, y por último, las Vías Verdes en España. Estas rutas han sido elegidas ya que en la revisión bibliográfica se cuenta con aportaciones científicas sobre todas las rutas, como puede ser el artículo Greenways and bike boulevards - DPTI - Department of Planning, para Australia, o la web Vías Verdes para las Vías Verdes.

5.1 GREENWAYS EN AUSTRALIA.

Como se relata en el artículo Greenways and bike boulevards - DPTI - Department of Planning, Transport and Infrastructure South Australia, 2020, las Greenways son itinerarios para pasear y usar la bicicleta, que siguen corredores de transporte público o espacios abiertos lineales, como los que discurren a lo largo de los ríos. Dichas Greenways normalmente conectan calles tranquilas de la ciudad con nuevos caminos que se encuentran fuera de estas calles y con intersecciones arteriales (las cuáles gracias a las Greenways son más fáciles y seguras de cruzar por los peatones y ciclistas), creando así nuevas rutas de ciclismo directo y un mejor acceso a paradas y estaciones de transporte público, las cuales también están conectadas por las rutas de las Greenways. Con la construcción de Greenways también se mejoran las conexiones a espacios abierto, colegios y superficies comerciales.

En las Greenways existen espacios compartidos entre vehículos con motor y vehículos sin motor. En estos espacios existe una marca en la carretera conocida como "Sharrows", que sirven para mejorar la seguridad, colocando a los ciclistas lejos de las puertas de los automóviles, avisando así a los conductores sobre la aparición de ciclistas. Dichos Sharrows también están destinados a facilitar al ciclista el seguimiento de una ruta ciclista. Asimismo, existe una señalización direccional, que mejora el marcado de la ruta y aporta distancia y tiempo en bicicleta a destinos conocidos.



Figura 9. Sharrows en Australia.

Fuente: Sharrows, Greenways and bike -DPTI- Department of Planning, Transport and Infrastructure South Australia, 2020.



Figura 10. Señalización Vertical.

Fuente: Greenways and bike -DPTI- Department of Planning, Transport and Infrastructure South Australia, 2020.

5.2 NUEVA ZELANDA: ¿UN EJEMPLO A SEGUIR?.

En cuanto a Nueva Zelanda, país que destaca por su cuidado del medio ambiente, ha dado un fuerte salto en los últimos años en el cicloturismo, por lo que se va a comparar con la situación que actualmente vive España. España tiene mucho que envidiar y que aprender de Nueva Zelanda en muchos aspectos acerca del Cicloturismo. Como dice b (2018) nace una nueva fase para el turismo de Nueva Zelanda, siendo esta el Cicloturismo. Nueva Zelanda es un país que depende muchísimo de su paisaje, y gracias a la fama de este, que es su cualidad más atractiva, hace que sea fundamental para la comercialización del cicloturismo.

En 2009 el gobierno de Nueva Zelanda proporcionó fondos para crear, mantener y anunciar una red nacional de ciclovías, Nga Haerenga, que es la ruta ciclista de Nueva Zelanda, cuyo término es maorí y se refiere a los viajes, tanto físicos como espirituales. El objetivo era mejorar la posición en la que se encontraba Nueva Zelanda como destino con respecto a los demás países dentro del Cicloturismo. Muchos de los senderos de Nga Haerenga son muy populares y ofrecen experiencias únicas acompañados de paisajes diversos e inaccesibles, atrayendo visitantes nacionales e internacionales. Según Bell (2018) la naturaleza sostenible sigue siendo el especial reclamo de Nueva Zelanda, ya que es una de las características más importantes de la "Marca Nueva Zelanda". Según su página web (Nzcycletrail, 2020) cuenta con 22 senderos, en los cuales en la web te permite seleccionar el grado de dificultad (desde más fácil hasta experto) e incluso la experiencia que el usuario quiere vivir (en familia, en solitario, historia, entre otros), y así la web realiza una búsqueda exacta del sendero más apropiado a la búsqueda del cicloturista.

En la página web (Nzcycletrail, 2020) también se informa de que la mayor parte de la red de rutas de Nueva Zelanda ya se encuentra abierta, aunque con algunas restricciones debido al COVID-19, como pueden ser, mantener una distancia de seguridad de 2 metros o realizar la ruta con un grupo máximo de 10 personas.

España también cuenta con una web, aunque quizás un poco menos novedosa, en la que se pueden encontrar sus rutas, como es la web de Vías Verdes (2020). En cuanto a España, según Tortosa (2016) el cicloturismo urbano y mochilero, es un tipo de turismo que está naciendo actualmente en España, es una modalidad de ocio natural y una

nueva forma de relacionarse con el paisaje, por lo que Nueva Zelanda puede ser un buen espejo en el que España debe mirarse para hacer un uso correcto y eficiente del cicloturismo.

En España, aunque poco a poco van aumentando y mejorando, la falta de infraestructura, la limitada publicidad y los pocos paquetes turísticos de cicloturismo que se ofertan por Europa, no contribuyen para nada a que el cicloturismo avance. Por otra parte, encontramos a la sociedad española en su conjunto que tampoco hace demasiado para que el cicloturismo progrese (Tortosa, 2016). A estos inconvenientes se les une el uso obligatorio del casco ciclista en las vías interurbanas (único en Europa). Según Tortosa (2016) una de las razones más importantes de que no avance el Cicloturismo es *“por la miopía de nuestros políticos y técnicos centrado en la construcción de carreteras y ferrocarriles que permitan viajar cada vez más rápido hacia..., ninguna parte”*. Esta es otra de las razones por las que España no avanza en el Turismo con bicicleta, tanto por la dejadez de nuestros políticos con respecto a este tema, como el poco aprovechamiento de nuestros recursos naturales, contando España con grandes zonas rurales con las cuáles se podría mejorar la posición del país como destino cicloturista.

El estancamiento de la red Eurovelo en nuestro país, es otro de los motivos por los que España aún se encuentra muy por detrás en el turismo con bicicleta. Tortosa (2016) anota que *“hasta hace unos años, cuando comentabas a un político sobre la necesidad de invertir en la consolidación de la red Eurovelo en nuestro país o comunidad autónoma, simplemente ni sabían de que le estábamos hablando”*. Actualmente no se encuentran totalmente desarrolladas las dos rutas de Eurovelo que transitan por España. Debido a esto, miles de cicloturistas provenientes de Europa no vienen a nuestro país, mientras que miles de españoles transitan con sus bicicletas por la más reputada de las rutas de Eurovelo; la ruta del Danubio.

5.3 LA RUTA DEL DANUBIO: UNA REPUTADA VÍA.

Según *El Impacto económico del cicloturismo en Europa de 2014*, la ruta del Danubio es una de las rutas con más renombre e importante de la red Eurovelo, que se encuentra en la Ruta número 6, llamada Ruta de los Ríos, que discurre desde el Atlántico hasta el Mar Negro. Dicha ruta se ha ido desarrollando desde los años 80 y se encuentra a lo largo de los 2.857 km del río Danubio. Es la ruta más antigua, popular y la ruta cicloturista más conocida de las que existen en Europa. Aunque esta ruta cruza 10 países, el tramo más antiguo y que más renombre ha dado a la ruta (Lumsdon, 2000) es el austriaco, que dispone de 463 kilómetros. En 1994 se registraron 80.000 pernотaciones al año, incrementando un 27% en 10 años. En el 2010 se contaron 145.000 ciclistas móviles (con pernотación incluida) y 146.000 excursionistas, haciendo que este tramo cuente con un retorno de 71,8 M€ .

En los inicios de esta ruta, las empresas turísticas se oponían a su desarrollo porque pensaban que el cicloturismo sería una moda pasajera. Actualmente, la gran mayoría de los alojamientos y restaurantes locales, creen en este sector (Bernhofer y Miglbauer, 2008). Ésta misma situación ha sido muy frecuente en los inicios de muchas rutas, y también en España. Sin embargo, actualmente, algunas ciudades de la industria turística están llegando a ser muy dependientes del cicloturismo, con las tasas de alojamiento elevadas, entre el 60 y el 80% (Lumsdon, 2000).

Según algunos estudios (Miglbauer, 2012), la Ruta del Danubio está alcanzando su saturación para algunos mercados emisores tradicionales como pueden ser Austria, Alemania y los Países Bajos, por lo que hay que asentar nuevos destinos de cicloturismo para ocupar la demanda existente. La ocupación hotelera de los cicloturistas se aproxima al 80% en algunas ciudades de la Ruta del Danubio, por lo que esta ruta está llegando a su saturación.

La Ruta del Danubio cuenta con una página web (Donau-Radweg, 2020) en la que consultar información y tips acerca de los lugares dignos de ver que se encuentran a lo largo de la ruta e información sobre las ciudades que atraviesa dicha ruta, entre otras diferentes funciones que ofrece la página web.



Figura 11. Señal Eurovelo Ruta 6.

Fuente: Donau-Radweg, 2020.

5.4 VÍAS VERDES ESPAÑA.

Según la web de las Vías Verdes, en 1993 existían en España más de 7.600 kilómetros de líneas ferroviarias que no tenían servicio de trenes, o que nunca llegaron a tener porque no se concluyeron sus obras de construcción. En 2017, la red española contaba con “99 itinerarios y 2099.95 km” (Ventura-Fernández, J., González Relaño, R., Gavira Narváez, A., 2017), y un año después con 113 itinerarios, 14 más que el año anterior, lo que hace “tener operativos más de 2.200 kilómetros de vías verdes en España” (Ventura Fernández, J., y Contreras Cabrera, G., 2018). Esto es un patrimonio que tiene un gran valor tanto histórico como cultural. Estas líneas se reutilizan con unos fines ecoturísticos y de movilidad sostenible compatible con las nuevas demandas sociales. Desde 1993, estos trazados ferroviarios están siendo adaptados para que puedan ser recorridos por distintos tipos de viajeros, viajeros a pie, en bici, con patines y una función muy importante, también pueden ser recorridos por personas con movilidad reducida.

En este proyecto de Vías Verdes participa también la Administración de Infraestructuras ferroviarias (ADIF), que es quien pone a disposición de este objetivo los terrenos y otros activos ferroviarios, como son las estaciones y otras edificaciones. Otras figuras importantes son las Comunidades Autónomas, Diputaciones provinciales y forales y Ayuntamientos, grupos ciclistas, ecologistas y colectivos ciudadanos que piden a los poderes públicos la puesta en valor de estas antiguas vías de ferrocarril. La Fundación encargada de promover y dinamizar las Vías Verdes a nivel estatal y cada vez más a nivel internacional, es la Fundación de los Ferrocarriles Españoles del Ministerio de Transporte, Movilidad y Agenda Urbana.

Una de las mayores ventajas que presentan las Vías Verdes es que garantizan la presencia de una gran diversidad de usuarios, sin limitaciones de edad o capacidad física, y garantizan la accesibilidad a dichas vías. Las Vías Verdes tienen una seña de identidad homogénea, que permiten que se distingan por su origen ferroviario y que se definan como un recurso novedoso y de calidad.

Las Vías Verdes forman un instrumento perfecto para fomentar en nuestra sociedad una cultura nueva del ocio y del deporte al aire libre y de la movilidad sin motor, contando con que más del 90% de las Vías Verdes de España cuentan con Espacios Naturales Protegidos. La superficie de estos espacios protegidos es de 690.000 Ha ó 6.900 km², encontrándose en un radio inferior a 5 km de las Vías Verdes.



Figura 12. Reconocimiento Vías Verdes.

Fuente: Web de Vías Verdes.

La realización del análisis para la creación del producto cicloturismo en las Vías Verdes en España fue realizada por Mercodes y FFE (2008), donde se observa un reparto claro y casi homogéneo de los usuarios en las distintas estaciones del año, a partir de la obtención de datos de distintas Vías Verdes. Esta homogeneidad puede venir dada por las temperaturas cálidas de los países, que con unas menores precipitaciones pueden sacar más productividad de sus Vías Verdes.

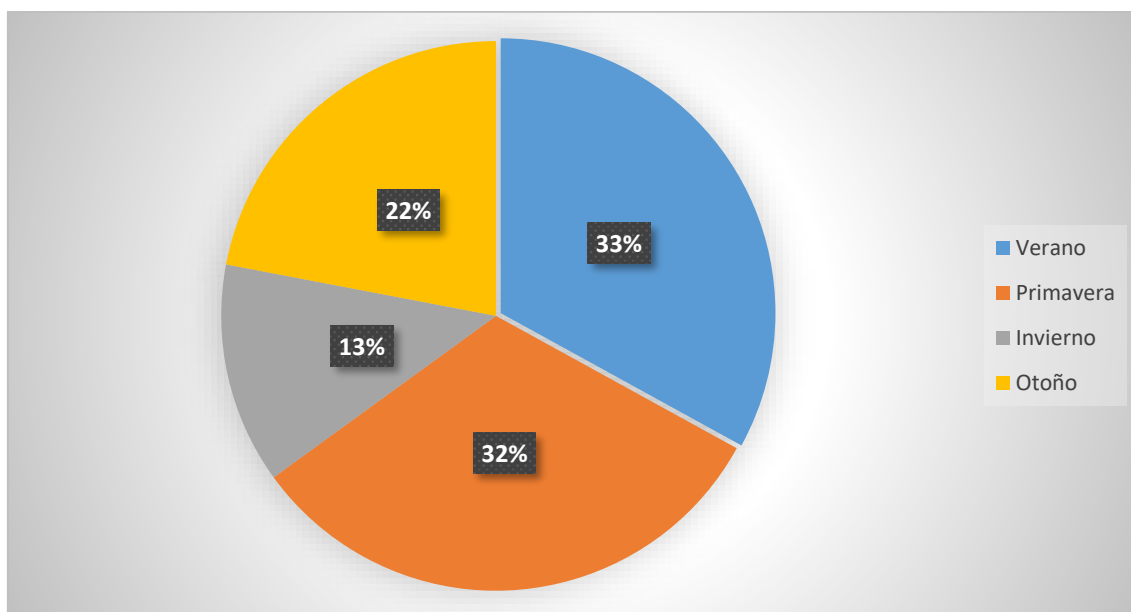


Figura 13. Afluencia de visitantes por estación del año.

Fuente: Fundación de Vías Verdes España. Recuperado de: El impacto económico del cicloturismo en Europa, 2014.

En el gráfico se puede apreciar que, a pesar de que los usuarios se reparten de manera casi homogénea en las estaciones del año, la estación en la que más cicloturismo se realiza en las Vías Verdes es en verano, y en la que menos, en invierno.

Actualmente, estos datos serán totalmente distintos debido al impacto del COVID19 que nos mantiene confinados en casa, lo que provoca la imposibilidad de la práctica de cicloturismo. A pesar de ello, las Vías Verdes siguen haciendo promoción a través de su página web con visitas virtuales en su canal de YouTube "Vivelavia", en televisión, en el programa "España directo" de RTVE, o con los podcasts de Vías Verdes en Radio

Nacional de España. También se muestran a través de las redes sociales con la campaña #VVDesdeCasa donde comparte material de interés como pueden ser folletos, guías, y videos, entre otros, todo esto para mantener el vínculo con los turistas y desapestar su interés.

Una vez vista la definición de cicloturismo, los tipos de cicloturismo que se pueden realizar, los beneficios para la salud y el medio ambiente, la realización de un análisis del ciclismo y el cicloturismo en Europa, el gasto de los cicloturistas y excursionistas de un día, y hablar sobre las grandes rutas para la práctica del cicloturismo, se va a hacer un análisis de la Red Eurovelo.

En la red Eurovelo se realizan 46 M de viajes de 1 día (excursiones) y 14,5 M de viajes de vacaciones (Itinerantes, es decir, con pernoctación). Se generan unos 7.000 M € de impacto directo del cicloturismo, de los cuales 6.300 son de los itinerantes y 700 de los excursionistas, según se indica en El Impacto económico del cicloturismo en Europa de 2014.

CAPITULO 6

LA RED EUROVELO: LA RED DE RUTAS DE LARGA DISTANCIA QUE ATRAVIESA EUROPA.

6.1 DEFINICIÓN, RUTAS Y CARACTERÍSTICAS QUE LO FORMAN.

Eurovelo es una red europea de rutas ciclistas con el objetivo de ofrecer una Red Transeuropea sostenible. Esta red comprende 16 rutas ciclistas de larga distancia y es la encargada de conectar y unir todo el continente europeo (Eurovelo, 2020). La red Eurovelo es una red que cubre unos 70.000 kilómetros de rutas ciclistas de los que aproximadamente 45.000 de ellos existen (Weston, et al., 2012). La red *“fue iniciada en 1995 por iniciativa de la Federación de Ciclistas Europeos (ECF) y lanzada oficialmente en España en 1997, en el marco de una conferencia organizada por la Fundación de los Ferrocarriles Españoles (FFE) en Logroño”* según el artículo de El impacto económico del cicloturismo, 2014, está gestionada por la Federación de Ciclistas Europeos (ECF), mencionada anteriormente, que busca garantizar que todas las rutas ofrezcan altos estándares de diseño, señalización y promoción en toda Europa (Weston et. al, 2012).

La red Eurovelo no contaba desde sus inicios con las 16 rutas, ya que según su página web (Eurovelo, 2020), *“en 2011 se desarrolló una metodología robusta para la incorporación de nuevas rutas, por primera vez desde que se definieron las 12 rutas originales en 1995”*. Las últimas rutas en incorporarse fueron, Eurovelo 13 – Iron Curtain Trail, Eurovelo 15 – Rhine Cycle Route y un poco más tarde se añadieron Eurovelo 17 – Ruta ciclista del Ródano y Eurovelo 19 – Ruta ciclista del Mosa.

La red Eurovelo que como se ha dicho anteriormente, está coordinada por la Federación Europea de Ciclistas (ECF) que colabora con los Coordinadores y Centros Nacionales de Coordinación de EuroVelo (CNCEV/Cs) (EuroveloSpain, 2020).

En la red EuroVelo se distinguen 3 de rutas, Rutas Norte – Sur, Rutas Oeste – este, y Circuitos.

Rutas Norte – Sur:

En las Rutas Norte-Sur se encuentran 10 rutas que son, la Ruta de la Costa Atlántica, que discurre desde el Cabo Norte al Cabo de San Vicente (9.100 km), la Ruta de los Peregrinos, desde Trondheim a Santiago de Compostela (5.100 km), la Via Romea Francígena, que pasa de Londres a Roma y Brindisi (3.300 km), la Ruta del Sol de Cabo Norte a Malta (7.409 km), la Ruta del Báltico al Adriático, desde Gdansk a Pula (1.930 km), la Ruta Europea Oriental, que se traza desde Cabo Norte hasta Atenas (6.925 km), la Ruta del Telón de Acero, dispuesta desde el Mar de Barents al Mar Negro (10.400 km), la Ruta de Rin, que discurre desde Andermatt a Hoek van Holland (1.233 km), la Ruta del Ródano, desde Amdermatt al Mediterráneo (1.072 km), y por último, la Ruta del Mosa que viaja desde el Nacimiento del Mosa a Róterdam (1,166 km).

Rutas Oeste – Este:

En las Rutas Oeste-Este se ubican 4 rutas, la Ruta de los Capitales desde Galway a Moscú (5.000 km), la Ruta Europa Central trazada desde Roscoff a Kiev (5.073 km), la ruta del Atlántico – Mar Negro dispuesta desde Nantes a Constanza (4.632 km), y la Ruta Mediterráneo de Cádiz a Atenas y Chipre (7.560 km)

Circuitos:

En los Circuitos hay 2 rutas, la Ruta Mar Báltico, que realiza el Circuito Liga Hanseática (9.214 km), y la Ruta Mar del Norte (6.973 km).



Figura 14. Mapa Rutas Eurovelo.

Fuente: EuroveloSpain, 2020.

Según Eurovelo, la red europea de rutas ciclistas de 2016, podemos encontrar varias peculiaridades muy interesantes sobre la red Eurovelo, como por ejemplo, que algunas de estas rutas mencionadas anteriormente tienen una temática histórica, como puede ser, la ruta Eurovelo 3 y 5, las cuáles recorren rutas históricas de peregrinaje, o la ruta Eurovelo 2, que viaja a través de algunas de las mayores capitales europeas. La ruta Eurovelo 13, la ruta del Telón de Acero es de las rutas más recomendadas, porque es una de las más relevantes para la historia reciente de Europa, ya que marcha a lo largo del borde que dividió el continente entre Este y Oeste durante medio siglo, siendo a su vez la ruta con más longitud con 10.400 kilómetros de trayecto. Otra particularidad sobre la red Eurovelo es que observando las diferentes rutas con las que cuenta, no es posible encontrar una ruta Eurovelo 14 ni Eurovelo 16, ya que no existen, debido a que las rutas están enumeradas según su disposición Norte-Sur, Este-Oeste. Actualmente se cuenta con nueve rutas Norte-Sur 1-17 (impares) y seis Este-Oeste (pares) 2-12.

6.2 OBJETIVOS Y REQUISITOS PARA FORMAR PARTE DE LA RUTA EUROVELO.

Los países integrantes de la Unión Europea ofrecen muestras notorias de políticas y programas de vías verdes, de manera general y también dirigidos a recuperar los antiguos ejes de comunicación que se encuentran en desuso (García Martín, 2009). EuroVelo ha sido impulsado desde su nacimiento, en 1995, por un amplio grupo de asociaciones ciclistas y deportivas de los diversos países implicados, bajo la dirección y la coordinación de la Federación de Ciclistas Europeos, Sustrans y la asociación danesa De Frie Fugle. Todas actúan en colaboración con las administraciones públicas locales y regionales y con el apoyo de la Comisión Europea (García Martín, 2009).

La red Eurovelo cuenta con unos objetivos según se indica en su propia página web (<https://en.eurovelo.com/>), estos objetivos consisten en asegurar que todos los países de Europa cuenten con rutas ciclistas de muy alta calidad, comunicar a los tomadores de las decisiones y a los usuarios potenciales la existencia de estas rutas, comercializar y promover el uso de dichas rutas, y, por último, animar a una gran cantidad de usuarios ciclistas, y a ciudadanos europeos a probar el ciclismo, y con esto promocionar un cambio, realizando viajes sostenibles y saludables, de forma diaria y como turista en bicicleta (cicloturista).

El desarrollo y operación de estas rutas Eurovelo se llevan a cabo por gobiernos nacionales, regionales y locales, podemos poner como ejemplos, la Junta de Andalucía y la Generalitat de Catalunya.

Según Moral-Moral (2016) con estos objetivos fijados de las rutas Eurovelo, *“Una red ciclista de larga distancia promoverá un tipo de turismo menos perjudicial para el medio ambiente que un turismo tradicional basado en el empleo de medios de transporte convencionales, lo que evitaría los actuales problemas de congestión de las ciudades y contaminación que hoy en día están presentes en Europa”*. Gracias a que estos objetivos se han ido cumpliendo poco a poco, y han ido llegando a una gran cantidad de personas cada vez mayor, la red Eurovelo se ha convertido en una marca de calidad, y cada vez más comprometida con el medio ambiente.

Para que las rutas de la red Eurovelo y la propia marca Eurovelo sean consideradas de muy alta calidad, encontramos en Eurovelo, la red europea de rutas ciclistas (2016) los requisitos que las nuevas rutas Eurovelo deben cumplir para formar parte de esta, quedando clasificados de la siguiente manera:

- Estas rutas deben estar basadas en rutas nacionales o regionales que ya existen.
- Deben estar implicados al menos dos países.
- La ruta debe tener al menos un recorrido mínimo de 1.000 km.
- Las secciones que no tengan conexiones deben evitarse en la medida de lo posible y si no lo fuera, deben establecerse algunas alternativas de transporte (por ejemplo, usando transporte público o usando rutas alternativas).
- Deben ser rutas con encanto, que sean fáciles de comunicar y promover, y que sean reconocibles internacionalmente tanto por su nombre como por su identidad.
- Contar con una señalización que esté en consonancia con la regulación de los respectivos países y/o regiones, continua y en ambas direcciones.

De acuerdo con este último requisito (señalización) según Eurovelo, la red europea de rutas ciclistas (2016), la promoción efectiva del cicloturismo en Europa precisa de rutas que estén señalizadas y que puedan ser fácilmente entendibles para cicloturistas de distintos países con el objetivo de ofrecer una información que sea fiable y segura. Debido a esto, es esencial que la señalización sea resistente y que se reconozca de una

forma fácil y clara. Dicha señalización de Eurovelo se puede adjuntar o agregar en la señalización nacional preexistente, como podemos ver en la siguiente imagen de la ruta Eurovelo 8.



Figura 15. Señalización Ruta Eurovelo 8 agregada a la señalización nacional preexistente.

Fuente: Welcome to the Eurovelo 8 Mediterranean route, 2020.

Más adelante se encuentran ejemplos de la señalización en algunos países de la ruta Eurovelo 8 y se profundizará aún más en esta ruta.

En relación con la insignia de calidad, todo lo anteriormente dicho hace que Eurovelo sea una marca registrada de ECF, y solo las rutas aprobadas por la ECF pueden llamarse EuroVelo. Esta es una importante insignia de calidad tanto para el ciclista como para el promotor de la ruta. En cuanto a la insignia de calidad, la red de rutas Eurovelo cuenta con un importante reconocimiento de la revista *AireLibre*, que otorgó a la red Eurovelo el siguiente reconocimiento “*Comprometido con el Turismo Sostenible*” por acciones que Eurovelo desarrolla a favor de los valores que define la Carta del Turismo Sostenible. Este reconocimiento fue entregado en enero de 2018.



Figura 16. Reconocimiento Revista AireLibre a Eurovelo.

Fuente: EuroveloSpain, 2020.

6.3 CATEGORÍAS DE LAS RUTAS EUROVELO.

Según EuroveloSpain (2020) debido a que existen diferencias en las condiciones de las rutas (hay veces que existen incluso entre diferentes secciones en una misma ruta), es importante informar a los usuarios de lo que les espera en unos sectores concretos de la ruta que van a realizar, si deciden efectuar el viaje. Por esta causa, la ECF (Federación Europea de Ciclistas) ha desarrollado algunas categorías comunes aplicables a toda la red y que se comunican a nivel europeo. Según EuroveloSpain las 12 primeras rutas de la red Eurovelo se nombraron en 1995, cuándo la red era más un sueño que una realidad. Así pues, cada ruta tenía que cumplir solamente con algunos criterios muy simples (Que la ruta tuviera al menos 1.000 km, que atravesara al menos dos países, y para que fuera una ruta en desarrollo, debía contar con una señalización en consonancia con los estándares nacionales).

En la web EuroveloSpain encontramos tres tipos de rutas diferentes, las rutas Eurovelo, las rutas Eurovelo Desarrolladas y, por último, las rutas Eurovelo Certificadas.

6.3.1 Rutas Eurovelo.

Dentro de la ruta Eurovelo podemos diferenciar otras dos, que serían las rutas en etapa de planificación y las rutas en desarrollo pero utilizables. Las rutas en etapa de planificación son rutas que no están señalizadas y puede contener secciones peligrosas. Las rutas en desarrollo pero utilizables, son rutas en las que se puede seguir una ruta señalizada o hay algún tipo de información pública disponible en internet en los portales nacionales o regionales de ciclismo / turismo. Están señalizadas pero puede comprender algunas secciones que necesiten un mayor desarrollo, podríamos entender este como los tramos de carreteras públicas que cuentan con altos niveles de tráfico. En estos dos casos, la ECF está trabajando con los socios nacionales para impulsar un mayor desarrollo de estas rutas, marcando como mínimo para las nuevas rutas que se unieron y se unirán a la red el deber de cumplir los requisitos de ser al menos Rutas Eurovelo Desarrolladas con señalización en el momento en que se unan formalmente a la red.

6.3.2 Rutas Eurovelo Desarrolladas.

Son consideradas Rutas Eurovelo Desarrolladas, las rutas o secciones que incluyen una señalización en línea con el estándar nacional respectivo, así como un portal web que facilite información a los usuarios. Encontraríamos una distinción complementaria si la señalización agrega paneles informativos de rutas Eurovelo. El objetivo es acrecentar la calidad general que posee la ruta hasta que se pueda certificar formalmente. Este procedimiento puede llevar varios años.

6.3.3 Rutas Eurovelo Certificadas.

Si una ruta supera con éxito el proceso de certificación de acuerdo con el Estándar Europeo de Certificación de la ECF, se puede convertir y denominarse Ruta Eurovelo Certificada. En la actualidad sólo la ruta Eurovelo 15: Ruta del Rin cumple con todos los requisitos necesarios. El Estándar Europeo de Certificación (ECS) de la ECF según ConBici (2016), *“se utiliza para certificar rutas Eurovelo. Además, el ECS también puede ser usado como una herramienta para evaluar la calidad de rutas nacionales y regionales. Puede ayudar a establecer estándares para evaluar rutas nacionales, allí donde no existan todavía, y a armonizar las diferentes regulaciones de los estados miembros de la UE”*.

Uno de los criterios mínimos para alcanzar la categoría de Ruta Eurovelo Certificada es recibir la certificación por parte de la Certificación Estándar Europea, que puede ser concedida a una ruta completa o a un tramo de dicha ruta, con el requisito de que debe tener al menos 300 kilómetros de longitud. En esta ruta existen diferentes niveles de certificación según los posibles grupos objetivo. Estos grupos serían, ciclista habitual, ciclista ocasional, ciclistas noveles y ciclistas con bicicletas especiales.







Estados, categorías y colores en los mapas de Eurovelo	
RUTA EUROVELO CERTIFICADA	
	Ruta Eurovelo Certificada
	
RUTA EUROVELO DESARROLLADA	
	Ruta desarrollada con señalización
	Ruta Desarrollada
RUTA EUROVELO	
	Ruta en Desarrollo
	Ruta en planificación

Figura 17. Estados, categorías y colores en los mapas de Eurovelo.

Fuente: EuroveloSpain, 2020.

CAPITULO 7

RUTAS EUROVELO 8.

7.1 CARACTERÍSTICAS DE LAS RUTA EUROVELO 8: TIPOS DE VIAJES.

Según la Agencia de Obra Pública de la Junta de Andalucía el objetivo principal de la Ruta Eurovelo 8 del Mediterráneo es enlazar las regiones del arco mediterráneo europeo, que van desde el oeste de Cádiz hasta el este de Chipre, atravesando los siguientes países, España, Francia, Italia, Eslovenia, Croacia, Bosnia y Herzegovina, Montenegro, Albania, Grecia, Turquía y para finalizar la ruta, Chipre (Eurovelo, 2020), a través de un itinerario cicloturístico de más de 7.500 kilómetros.

En la ruta Eurovelo 8 según el informe *Welcome to the Eurovelo 8 Mediterranean route*, durante la ruta puedes viajar en el tiempo, ya que podemos adentrarnos en los paisajes y descubrir la historia del Mediterráneo. Durante la ruta podemos encontrar unos 23 lugares del Patrimonio Mundial de la UNESCO, como la Alhambra de Granada, el casco antiguo de Dubrovnik o en Chipre el asentamiento neolítico de Choirokoitia. También se realiza un viaje a través de la cultura, ya que durante el camino se encuentran prestigiosos museos, iglesias y edificios históricos. Este Mar Mediterráneo sirvió de inspiración para muchos poetas, pensadores y compositores. Pasamos de un viaje a través de la cultura a un viaje disfrutando de la gastronomía, debido a que este recorrido en bicicleta también es un recorrido para los gourmets, ya que a lo largo del Mediterráneo se encuentran muchas diferencias en las distintas especialidades culinarias de cada país e incluso en las distintas ciudades de un mismo país. Como ejemplos podemos utilizar: desde un Gazpacho español hasta una moussaka griega. Por último pero no menos importante, durante el recorrido por la ruta Eurovelo 8 el usuario también realiza un viaje a través de las maravillas naturales, contando el cicloturista con un punto a su favor, ya que la mejor manera de explorar la naturaleza es en bicicleta, pudiendo recorrer en Francia los campos de Provence, que son un edén de color, olores y sensaciones, o visitar las antiguas salinas de Eslovenia que conservan 150 especies de aves, considerado un paraíso para los ornitólogos.



Figura 18. Mapa ruta Eurovelo 8.

Fuente: Welcome to the Eurovelo 8 mediterranean route.

7.2 SEÑALIZACIÓN Y NORMAS DE LA RUTA EUROVELO 8.

Poco se puede hablar acerca de las señales Eurovelo, solo que difieren unas de otras en los distintos países.

Según Welcome to the Eurovelo 8 mediterranean route en cuanto a la señalización y a las reglas que tienen que seguir los usuarios, podemos decir que difieren cuándo se produce un cambio de país o estado federal. El panel de información de la ruta para la Eurovelo 8 tiene un fondo azul del Consejo de Europa y estrellas amarillas con el número de la ruta.



Figura 19. Señalización simple.

Fuente: Welcome to the Eurovelo 8 mediterranean route.

Existen algunas variantes que incluyen el número de la ruta y Eurovelo o Eurovelo.com.



Figura 20. Señalización con nombre ruta.

Fuente: Welcome to the Eurovelo 8 mediterranean route.

La última variante del panel de información de la ruta Eurovelo 8, permite a cualquier país perteneciente a la ruta Eurovelo 8 integrar la marca de ruta nacional en dicho panel.



Figura 21. Señalización para integrar marca ruta nacional.

Fuente: Welcome to the Eurovelo 8 mediterranean route.

A continuación, algunos ejemplos de las señales cuando se produce un cambio de país y como estos adhieren el panel de información de la ruta Eurovelo 8 a sus señales.

En Francia tan solo se añade la bandera con el fondo azul y las estrellas amarillas con el número de la ruta.



Figura 22. Señalización simple en Francia.

Fuente: Welcome to the Eurovelo 8 mediterranean route.

Mientras que en Croacia y Turquía así mismo, se añade el panel de información de la ruta Eurovelo 8, incluyendo además del número de la ruta, el nombre (Mediterranean Route) y Eurovelo o Eurovelo.com.



Figura 23. Señalización con nombre de ruta Croacia.

Fuente: Welcome to the Eurovelo 8 mediterranean route.



Figura 24. Señalización con nombre de ruta Turquía.

Fuente: Welcome to the Eurovelo 8 mediterranean route.

Además existen unas normas para los turistas en bicicleta que pueden variar entre los diferentes países y que los cicloturistas deben cumplir.

	ESPAÑA	FRANCIA	ITALIA	ESLOVENIA	CROACIA	GRECIA	CHIPRE
CASCO	Requerido solo en caminos interurbanos y para niños menores de 16 años	Requerido solo para niños menores de 12 años	Se recomienda	Requerido solo para niños menores de 14 años	Requerido solo para niños menores de 16 años	Se recomienda	-
ELEMENTOS REFLECTANTES Y LUCES	Luz delantera y trasera, rueda y pedal reflectantes	Luz delantera y trasera, rueda y pedal reflectantes	Luz delantera y trasera, rueda y pedal reflectantes	Luz delantera y trasera, rueda y pedal reflectantes	Luz delantera y trasera, rueda y pedal reflectantes	- -	Luz delantera y trasera, rueda y pedal reflectantes
CHALECO RETROREFLECTANTE	Requerido solo por la noche	Requerido solo por la noche y fuera de áreas urbanas	Requerido solo por la noche, fuera de áreas urbanas y en tuneles	-	Requerido solo por la noche	Se requiere solo por la noche	-
TIMBRE	Requerido	Requerido	Requerido	Requerido	Requerido	-	Se requiere
LUGAR QUE OCUPAR EN LA CARRETERA	Bajo condiciones seguras, los grupos pueden circular en 2 columnas	-	Fuera de áreas urbanas, circular en fila de uno	Los menores de 14 años deben ir acompañados por un adulto en carretera	Los ciclistas deben circular en fila de uno	-	3 ciclistas en una fila. Si hay más colocarse por parejas una detrás de otro.
ASIENTO ADAPTADO A NIÑO	Requerido para niños menores de 7 años	Requerido para niños menores de 5 años	Requerido para niños menores de 9 años	-	Requerido para niños menores de 8 años	-	-

Figura 25. Normas de los países para el uso de bicicletas.

Fuente: Welcome to the Eurovelo 8 mediterranean route.

En esta tabla se recogen las normas de 7 de los 11 países que se encuentran en la ruta Eurovelo 8, en la que como se puede observar, cada país cuenta con normas distintas, por lo que se debe buscar un consenso para que todos cuenten con las mismas y sea más fácil y cómodo para el cicloturista a la hora de realizar el viaje para que, una vez realice la salida no tenga que preocuparse de las normalización cuando se produzca un cambio de país.

7.3 MEDCYCLETOUR.

Medcycletour es un proyecto que se basa en la ruta Eurovelo 8 que discurre por el Mediterráneo y que es realizado por Interreg MED.

Como se indica en La historia de Interreg MED (2018), Medcycletour es un proyecto del programa Interreg MED, que está formado por 13 países europeos de la costa norte del mediterráneo que decidieron unir sus fuerzas y trabajar juntos por un mediterráneo más sostenible, formando lo que se llama un programa europeo de cooperación transnacional. El programa Interreg MED recibió 275 millones de euros de la comisión europea por un periodo de 7 años, siendo dicho programa el responsable de distribuir ese dinero a los distintos proyectos que selecciona.

El programa Interreg MED nació en 2014, cuando los 13 países miembros acordaron juntos enfocar sus esfuerzos sobre 4 temas considerados prioritarios para el Mediterráneo, que son la innovación, la energía baja en carbono, recursos naturales y culturales, y gobernanza mediterránea, que son trabajados en los proyectos que se llevan a cabo.

El programa Interreg MED está compuesto por 9 comunidades temáticas para cada tema tratado por los proyectos, el crecimiento azul, crecimiento verde, y social creativo, para el tema de la innovación, los edificios eficientes, energía renovable y transporte urbano, para energía baja en carbono, el turismo sostenible y la protección de la biodiversidad, para los recursos naturales y culturales, y la gobernanza para la gobernanza mediterránea. Interreg MED cuenta con un total de 91 proyectos y 872 organizaciones asociadas

Según Interreg Mediterranean (2020), “el objetivo principal del Programa Interreg MED es promover el crecimiento sostenible en el área mediterránea fomentando conceptos y prácticas innovadoras y un uso razonable de los recursos y apoyando la integración social a través de un enfoque de cooperación integrado y territorial”.

Uno de los proyectos en los que trabaja Interreg MED es el Medcycletour, que comenzó en 2017, previsto para que tuviera una duración de tres años y que por lo tanto termina en este mismo año 2020, más exactamente en el mes de mayo. Como indica Eurovelo (2020), es un proyecto que se basa en la Eurovelo 8, la ruta que discurre por el mediterráneo y tiene la meta de mejorar el turismo en bicicleta en la región mediterránea al suministrar herramientas transnacionales para llamar la atención de los turistas. El proyecto Medcycletour está financiado por el Programa Interreg Mediterráneo, con un presupuesto de más de 2.5 millones de euros.

Conforme al Medcycletour, *proyecto de la ruta ciclista mediterránea*, el cicloturismo es una actividad excelente para el fomento del turismo en la zona Mediterránea, ya que es una de las opciones más sostenibles con las que cuenta el turismo. Su sostenibilidad se puede apreciar fácilmente en el medio ambiente, con una menor emisión de CO₂, en la economía, con unas estancias más largas y mayor gasto, y por último, en la sociedad, ya que ayuda a la desestacionalización y fomenta un incremento en la relación de los turistas con la población local.

Este proyecto Medcycletour se realiza con la cooperación transnacional y con la participación de todos los socios interesados e implicados, destacando Andalucía como socio principal de este proyecto, de entre los 19 socios de 8 países que lo conforman.

7.4 RUTAS EUROVELO QUE DISCURREN POR ESPAÑA.

En la web Eurovelo podemos observar que en España hay tres rutas que atraviesan el país, que son la Eurovelo 1, Eurovelo 3 y Eurovelo 8, de la cuál profundizaré más a continuación. La Eurovelo 1, es llamada Ruta Atlántica o Ruta de la Vía de la Plata que avanza por las ciudades de Pamplona, Burgos, Salamanca, Mérida y pasa por Sevilla y por la provincia de Huelva, llegando así a Portugal cruzando Ayamonte. La ruta Eurovelo 3, conocida como la Ruta de los Peregrinos pasa el Camino de Santiago Francés desde Roncesvalles hasta Santiago de Compostela, atravesando ciudades como Burgos o León. Y la última ruta, la ruta Eurovelo 8 o Ruta del mediterráneo que iría desde Francia a Cádiz por toda la costa del Mediterráneo (Moral-Moral, 2016).

Según Welcome to the Eurovelo 8 mediterranean route (2020), España tiene aproximadamente 1.597 kilómetros de ruta Eurovelo 8 para disfrutar en bicicleta, siendo Cataluña, Comunidad Valenciana, Murcia y Andalucía, las regiones por las cuáles discurren estos kilómetros.

7.4.1 Cataluña.



Figura 26. Eurovelo 8 Cataluña.

Fuente: Eurovelo, 2020.

En la Comunidad Autónoma de Cataluña (con una distancia de 237 kilómetros de ruta Eurovelo desde Peñíscola a Barcelona) existe una *ruta* desarrollada con señalización, conectando esta con Francia. Dicha ruta comienza en Girona y viene precedida por una ruta en planificación, que es la más predominante en la costa de Cataluña. Tan solo se encuentra un pequeño tramo de ruta en desarrollo cruzando la costa de Barcelona.

7.4.2 Comunidad Valenciana.

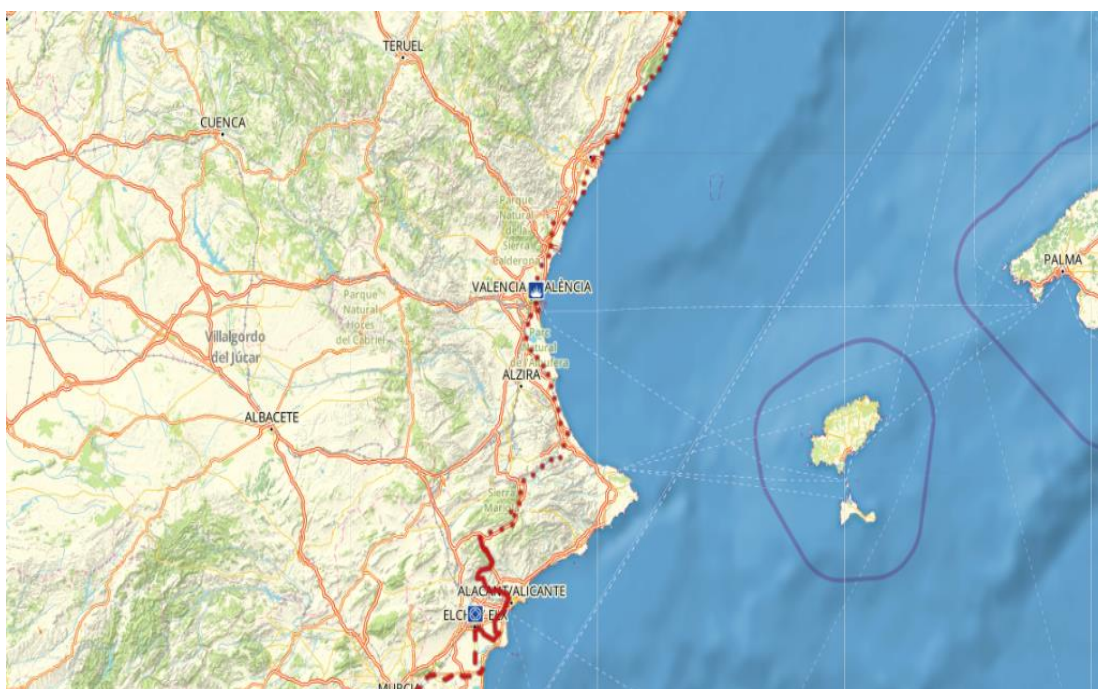


Figura 27. Eurovelo 8 Comunidad Valenciana.

Fuente: Eurovelo, 2020.

En el caso de la Comunidad Valenciana, que cuenta con 413 kilómetros de rutas Eurovelo (Welcome to the Eurovelo 8 mediterranean route, 2020), desde Elche hasta Peñíscola, se extiende la ruta en planificación que la conecta con Cataluña y que a pesar de tener tal longitud son rutas que no están señalizadas y puede contener secciones peligrosas. En el sur de la Comunidad Valenciana se encuentra un tramo desarrollado, que incluye una señalización en línea con el estándar nacional respectivo y con vías menos peligrosas.

7.4.3 Murcia y Andalucía.

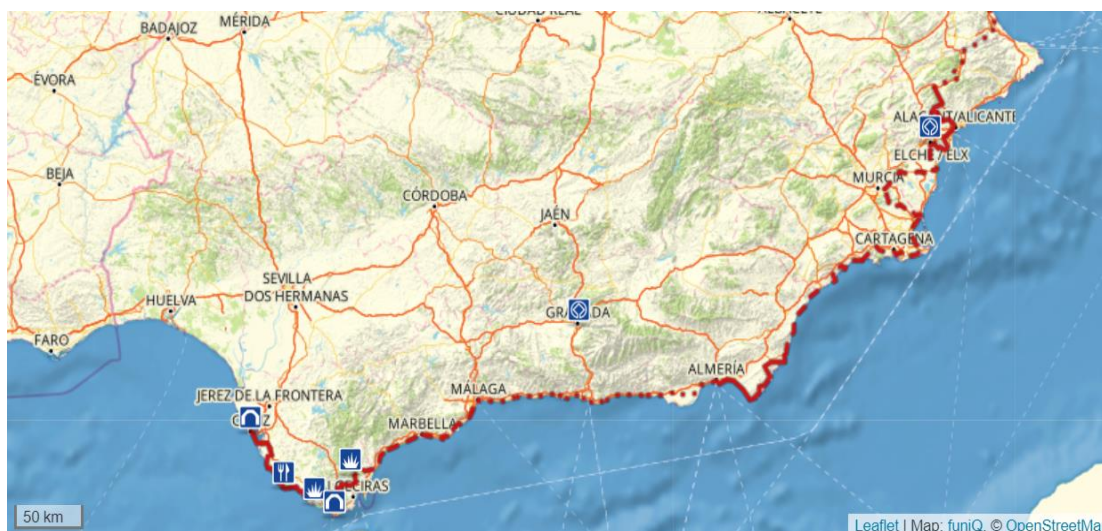


Figura 28. Eurovelo 8 Murcia y Andalucía.

Fuente: Eurovelo 2020.

Desde Elche hasta Cádiz se cuentan 965 kilómetros de ruta Eurovelo donde a partir de Elche hasta el inicio de Almería discurre una ruta en desarrollo, dando paso a una ruta desarrollada que fluye por la costa de Almería, pasando a ser más adelante una ruta en planificación durante aproximadamente 222 km (Welcome to the Eurovelo 8 mediterranean route,2020) hasta llegar a Málaga. En el trayecto Málaga-Cádiz (300 km) se encuentran dos tipos de rutas, la ruta en desarrollo (desde Málaga a Algeciras) y una sección desarrollada hasta Cádiz.

Andalucía es la Comunidad Autónoma que cuenta con más kilómetros de red Eurovelo 8 en España, con 679 kilómetros repartidos desde Cádiz hasta San Juan de los Terreros (Almería) (Welcome to the Eurovelo 8 mediterranean route,2020). Según EuroVeloSpain, Andalucía cuenta en el litoral con una infraestructura turística que puede aprovechar la Ruta Eurovelo 8, de la misma manera puede aprovechar el clima tan bondadoso que tiene a lo largo de todo el año. Se trata de una zona muy variada, no solo por la longitud que posee, sino por la pluralidad de su paisaje y por la gran transformación que sufre el litoral.

La ruta Eurovelo 8 comienza en la capital gaditana y sale de ella por la vía ciclista de la Bahía de Cádiz, cruzando San Fernando y Chiclana para continuar por la costa en dirección al punto más al sur de la región andaluza. Debido a las dificultades que se encuentran debido a las alturas de la punta de tarifa, la ruta tiene un tramo señalizado con los estándares de Eurovelo que se encuentra entre Facinas y Los Barrios, para continuar la costa desde ahí hacia San Roque. En la provincia de Málaga la ruta tiene una especial dificultad en su trayecto, a causa de la transformación urbanística sufrida en la Costa del Sol. Igualmente en la costa de Granada y en el oeste de Almería el recorrido de la ruta se dificulta, a causa de la complejidad del relieve costero. En este caso, al igual que ocurriría en la provincia de Málaga, de acuerdo con la definición de la ruta en el Plan Andaluz de la Bicicleta (PAB) de 2014, la Eurovelo se desvía de la costa por el sur de Sierra Nevada para volver a la costa en Almería capital, mientras que en Málaga se apoya en la Senda Litoral. En Granada, la Eurovelo 8 ostenta numerosos paisajes costeros apoyado en carreteras secundarias, caminos y senderos (EuroVeloSpain, 2020).

CAPITULO 8

RESULTADOS: UNA VALORACIÓN DE LA RED DE CICLOTURISMO EN EUROPA.

Como resultado de todo lo analizado se ha decidido realizar dos análisis DAFO, uno haciendo referencia al cicloturismo en Europa, y el otro, haciendo referencia al cicloturismo en España, definiendo desde mi punto de vista las debilidades, amenazas, fortalezas y oportunidades que presenta el cicloturismo en ambos casos.

DAFO CICLOTURISMO EN EUROPA.

<p>Debilidades</p> <ul style="list-style-type: none"> -Ausencia de unas normas conjuntas para todos los países de la Unión Europea. -Baja existencia de alojamientos (hoteles, apartamentos, albergues...) habilitados para las necesidades de los cicloturistas. -Escaso apoyo institucional. -Falta de promoción del cicloturismo y de políticas que favorezcan el uso de la bicicleta. -Falta de calidad y seguridad en algunos tramos de rutas que no están señalizadas y pueden contener secciones peligrosas 	<p>Amenazas</p> <ul style="list-style-type: none"> -Dependencia de las características climáticas. -Degradación de algunas rutas con el paso del tiempo, al invertir más y priorizar las de más uso. -Eliminación de inversión por parte de gobiernos en cicloturismo para destinarla a otras modalidades -Falta de conexión entre medios de transporte (tren-bici).
<p>Fortalezas</p> <ul style="list-style-type: none"> -Contribución a la desestacionalización de determinados espacios -Contribución a la creación de empleo local. -Crecimiento continuo del interés por la práctica de la actividad. -Emisión de un 50%-80% menos de gases de efecto invernadero en relación con el transporte motorizado. -Impulso al turismo internacional gracias a la red Eurovelo entre los países de la Unión Europea. -Menor coste que otra tipología de turismo. -Puesta en valor y recuperación de obras de ingenierías y espacios vinculados a las vías. 	<p>Oportunidades</p> <ul style="list-style-type: none"> -Aprovechamiento de espacios abiertos para práctica deportiva al aire libre con distancia de seguridad. -Contribución a la mejora de la salud gracias al ejercicio físico. -Estimula el desarrollo económico en las zonas rurales. -Ofrece una mejor calidad de vida a los residentes locales -Mejora en la economía local

Figura 29. DAFO cicloturismo en Europa.

Fuente: Elaboración propia.

DAFO CICLOTURISMO EN ESPAÑA.

<p>Debilidades</p> <ul style="list-style-type: none"> -Escaso apoyo institucional y político. -Escasez de servicios de apoyo y soporte al cicloturista -Falta de conectividad entre Vías Verdes. -Falta de calidad y seguridad en tramos de la ruta Eurovelo que discurren por España. -Falta de promoción del cicloturismo y de políticas que favorezcan el uso de la bicicleta. 	<p>Amenazas</p> <ul style="list-style-type: none"> -Competencia de las redes de cicloturismo españolas, con las internacionales. (EJ: Vías Verdes y Eurovelo) -Dependencia de las características climáticas. -Elección de rutas más seguras y con más facilidades por parte de los usuarios europeos. -Escasa oferta turística del cicloturismo. -Mala conexión con los espacios para realizar cicloturismo (tren-bicicleta), que sin embargo si se usa en otros países. -Reducido interés por la práctica del cicloturismo por la prevalencia de la práctica de otros tipos de deportes.
<p>Fortalezas</p> <ul style="list-style-type: none"> -Accesible para una gran diversidad de usuarios, sin limitaciones de edad o capacidad física. -Bajo coste bajo del mantenimiento de las Vías Verdes con relación a su uso. -Contar con kilómetros de carreteras con baja densidad de circulación de vehículos a motor. -Fuerza de la marca “Vías Verdes” en España ya que es conocida. -Previsión de elevado crecimiento ya que, la realización del cicloturismo aún se encuentra por debajo de la media europea. -Disponibilidad de gran cantidad de vías férreas en desuso, caminos naturales o espacios para ser habilitados como vías para el cicloturismo. 	<p>Oportunidades</p> <ul style="list-style-type: none"> -Ayuda a eliminar el sedentarismo en la sociedad. -Aprovechamiento de espacios abiertos para práctica deportiva al aire libre con distancia de seguridad. -Crecimiento del interés por la práctica de actividades turísticas sostenibles. -Desestacionaliza la oferta en España -Favorece el conocimiento de espacios rurales y naturales como visitados -Puesta en valor de los espacios naturales y rurales vinculados a las vías. -Utilizar el patrimonio ferroviario que se encuentra en desuso.

Figura 30. DAFO cicloturismo en España.

Fuente: Elaboración propia.

CAPITULO 9

CONCLUSIONES.

El cicloturismo es una de las modalidades de turismo más respetuosa con el medio ambiente, que consigue unir la cultura y el deporte, y gracias a la Red Eurovelo hace posible que su expansión sea cada vez más importante en el continente europeo. Es un modelo de turismo que aporta una gran cantidad de beneficios a la salud de los usuarios, a la economía de los países y al medio ambiente. Con todo esto el cicloturismo está convirtiéndose en un tipo de turismo emergente, ya que ofrece entre otros, la desestacionalización de la oferta, y el desarrollo económico y turístico de los destinos.

En principio, se puede afirmar que la Red Eurovelo, la red europea de rutas ciclistas, muestra grandes capacidades para ser una de las redes más importantes del mundo, ya que cuenta con rutas de alto nivel, como la Ruta del Telón de Acero o la Ruta del Danubio, y también cuenta con el apoyo de grandes organismos tanto públicos como privados.

Hay algunos aspectos en los que se podría intervenir para mejorar la calidad y seguridad de las rutas. Por ejemplo, las rutas Eurovelo que recorren parte de España, no cuentan con la señalización ni seguridad suficiente, ya que incluso algunas cuentan con altos niveles de tráfico. Sin embargo, las rutas cuentan con información pública disponible en internet en los portales nacionales o regionales de ciclismo o turismo. Por una parte, lo excelente sería que el recorrido se realizara sin presencia de vehículos a motor, y por otra, que tanto Eurovelo, como los organismos que la componen realicen una mejor promoción, y que intenten llegar también a usuarios que no hayan oído hablar o no sepan de la existencia de esta red, o del cicloturismo en general.

Tanto Europa como España cuentan con los medios adecuados tanto para dar a conocer el cicloturismo entre la sociedad (realizando campañas, lanzando anuncios publicitarios, entre otros) para así captar la atención de los usuarios, como, realizar una mejora en las infraestructuras, ya sea incrementando la seguridad, aumentando los alojamientos habilitados para cicloturistas o, en el caso específico de Eurovelo, creando unas normas comunes para todos los países de la Unión Europea.

Dos de los factores negativos que son comunes tanto en Europa como en España son, el escaso apoyo institucional y político, que sería idóneo para un crecimiento y mejora del cicloturismo, y la dependencia de las características climáticas, que surgen como amenazas a la práctica del cicloturismo, pero en España, gracias al buen clima con el que cuenta, es una amenaza en menor medida.

En cuanto a un factor positivo, también común, que se puede mostrar como una oportunidad y por lo que el cicloturismo puede ser una actividad que salga reforzada después del confinamiento es el COVID-19, ya que anhela la práctica deportiva en espacios abiertos y que se encuentren en contacto con la naturaleza. Otra razón por la que el cicloturismo puede salir reforzado es porque no es una actividad en la que se produzcan aglomeraciones ni se realice de manera masiva, por lo que no pelagra la seguridad del turista. Y por supuesto, gracias a la práctica de cicloturismo realizamos turismo interior y, por lo tanto, se ponen en valor las vías más próximas a nuestros entornos más urbanos.

Por otra parte, hubiera sido interesante contar con unas estadísticas de la práctica del cicloturismo en Vías Verdes, pero no se ha podido, debido a que la página web no contaba con dicha información entre la gran cantidad y variedad de documentos y estudios que se detallan en la web. Por lo tanto, se considera oportuno avanzar en el análisis del número de usuarios que practican cicloturismo en las Vías Verdes, y así expresar el uso real de las mismas.

Por último, y se me permite una valoración a título personal, debo reconocer que nunca había podido realizar ninguna ruta Eurovelo porque no las conocía y no ha surgido la oportunidad. Pero este trabajo me ha despertado el interés por realizar alguna ruta a lo largo de mi vida, ya que tiene que ser una experiencia única recorrer varios países con tu bicicleta, saboreando su gastronomía, admirando su cultura o a través de su naturaleza.

Bibliografía

- Bell, C. (2018) 'Great Rides' on New Zealand's new national cycleway: pursuing mobility capital
- Bernhofer, F., y Miglbauer, E. (2008). Donau Radweg – 25 Jahre Erfahrungen und Zukunftsperspektiven. Paper presented at the EUROBIKE 2008, Friedrichshafen, Germany.
- Breda University of Applied Sciences, Netherlands - Peeters, P., Eijgelaar, E., Piket, P. (2012). The European Cycle Route Network Eurovelo: Transport and Tourism. Recuperado de http://clock.uclan.ac.uk/23242/1/IPOL-TRAN_ET%282012%29474569_EN.pdf
- Brian VanBlarcom y John Janmaa (2013). Comparing the costs and health benefits of a proposed rail Trail.
- Bodor, A., Lancaster, E., McEldowney, B., y, Freire, J. (2016). EuroVelo, la red europea de rutas ciclistas. Recuperado de <https://eurovelo.com/download/document/ES-Press-Kit-Oct-2016.pdf>
- Caminodelcid (2020). <https://www.caminodelcid.org/>
- Canalís, X. (2018a, 3 julio). España, líder en el ranking turístico de la OCDE. Recuperado de https://www.hosteltur.com/127910_espana-lider-ranking-turistico-ocde.html
- Canalís, X. (2018b, 3 julio). Turismo activo: tendencia ganadora para 2018. Recuperado de https://www.hosteltur.com/128016_turismo-activo-tendencia-ganadora-2018.html
- Canalís, X. (2019, 25 septiembre). El turismo es el sector que más riqueza aporta a la economía española. Recuperado de https://www.hosteltur.com/130893_el-turismo-el-sector-que-mas-riqueza-aporta-a-la-economia-espanola.html
- Cantero Barros, N. (2013). Turismond. El turismo sobre dos ruedas: cicloturismo. Recuperado de <http://turismond.com/el-turismo-sobre-dos-ruedas-cicloturismo/#more>
- Chang y Chang. (2003). "A strategic study of bicycle tourism in Taiwan". Journal of the Eastern Asia Society for Transportation Studies, 5, 1675-1685
- Cols, C (2020). Barcelona ampliará aceras y carriles bici para minimizar los contagios. Recuperado de <https://www.elperiodico.com/es/barcelona/20200425/barcelona-ampliar-aceras-y-carriles-bici-para-minimizar-los-contagios-covid-7940149>
- ConBici (2016). ConBici cuenta ya con una Inspectora Oficial de rutas EuroVelo - ConBici. (2016). Recuperado de <https://conbici.org/noticias/noticias-internacionales/conbici-asiste-al-european-route-certification-training>
- Donau-Radweg (2020). <https://www.donau-radweg.info/>
- EuroVelo. (2020). Recuperado de <https://en.eurovelo.com/>
- EuroVeloSpain. (2020). Recuperado de <http://www.eurovelospain.com/>
- Evenson, K. R., Herring, A. H., y Huston, S. L. (2005). Evaluating change in physical activity with the building of a multi-use trail. American Journal of Preventive Medicine, 28, 177–185.
- Federación Europea de Ciclistas (ECF) (2015). Barómetro de ciclismo de la ECF. Recuperado de <https://ecf.com/resources/cycling-facts-and-figures/ecf-cycling-barometer>
- Federación Europea de Ciclistas (ECF). (2015). Barómetro de ciclismo: lo que verificamos. Recuperado de <https://ecf.com/resources/photo-gallery/set/72157650698796314>

- Federación Europea de Ciclistas (ECF). (2015). Barómetro de ciclismo: resumen. Recuperado de <https://ecf.com/resources/photo-gallery/set/72157650698796314>
- Fietsplatform. (2009b). Zicht op Nederland Fietsland 2009. Amersfoort, Netherlands: Stichting Landelijk Fietsplatform.
- Fundación de Ferrocarriles Españoles (FFE) Mercado, comunicación y desarrollo (MERCODES) (2008). Creación del producto cicloturismo en Vías Verdes.
- Gaboriau, P (2003). El Tour de Francia y la Belle Epoque del ciclismo. *Sociedad y economía*, (4), 137-158. ISSN: 1657-6357. Disponible en <https://www.redalyc.org/pdf/996/99617936015.pdf>
- García Martín, M. (2009). Políticas públicas de fomento e implantación de redes de vías verdes: Algunas experiencias internacionales exitosas. [PDF] (p. 565). Recuperado de https://personal.us.es/mgmartin/cvitae/wp-content/uploads/docs/GARCIA-MARTIN_2009.pdf
- Giebeler, B., y Froitzheim, T. (2012). Die ADFC-Radreiseanalyse 2012. 13. bundesweite Erhebung zum fahrradtouristischen Markt Internationale Tourismus-Börse Berlin. Berlin, Germany: ADFC
- Greenways and bike boulevards - DPTI - Department of Planning, Transport and Infrastructure South Australia. Dpti.sa.gov.au. (2020). Recuperado el 26 February 2020, de https://www.dpti.sa.gov.au/infrastructure/major_projects/greenways_project
- Holanda Latina. (2012). Cicloturismo en Holanda. Holanda.
- Interreg Mediterranean. Interreg-med.eu. (2020). Recuperado de <https://interreg-med.eu/>.
- Junta de Andalucía. Agencia Obra Pública de la Junta de Andalucía. INTERREG MED. Proyecto MEDCYCLETOUR. http://www.aopandalucia.es/principal.asp?alias=med_interreg&zona=Actuaciones&t=0
- Keeling, A. (1999). Cycle tourism (Vol. Information pack TT 21). Bristol, UK: Sustrans
- La historia de Interreg MED. (2018). [Video]. https://www.youtube.com/watch?v=c5Bhn_oWqqQ&list=PL6w2eJXC67HqAUSEQoFzAtcfxctx_1f&index=3
- Lumsdon, L. (1996). Cycle tourism in Brita. Insights (March), pp. 27–32. English Tourist Board.
- Lumsdon, L. (2000). Transport and tourism: A sustainable tourism development model. *Journal of Sustainable Tourism*, 8(4), 1-17.
- Moral-Moral, M. (2016): “El desarrollo del Cicloturismo como una modalidad turístico sostenible”, *Revista Turydes: Turismo y Desarrollo*, n. 21 (diciembre 2016). En línea: <http://www.eumed.net/rev/turydes/21/cicloturismo.html>
- Mateos Mariscal, J. (2020): Alemania combate la Covid-19 con la bici. <https://www.lavanguardia.com/participacion/lectores-corresponsales/20200427/48733272437/alemania-potencia-bicicleta-nuevos-carriles-bici-pandemia-covid-19.html>
- Mató i Palos, Emili y Troyano, Xandra (2014). El impacto económico del Cicloturismo en Europa. [PDF]. Recuperado de https://www.viasverdes.com/prensa/documentos/interes/Informe_Cicloturismo_2014.pdf
- Matthews, C.E, Jurj, A.L., Shu, X-o, Li, Yang, G., Li, Q., Gao, Y-T y Zheng, W (2007). Influence of exercise, walking, cycling, and overall non exercise physical activity on mortality in Chinese women. *American Journal of Epidemiology*, 165(12):1343-50.

- Medcycletour, proyecto de la ruta ciclista mediterránea. [PDF]. Recuperado de http://www.aopandalucia.es/inetfiles/agencia_estructura/910201712056.pdf
- Medina, M.A. (2018). Periódico El País. La bici transforma las ciudades (y el cambio es imparable). https://elpais.com/elpais/2018/06/29/i_love_bicis/1530295008_028137.html
- Mercat, N. (2009). Spécial économie du vélo. Étude complète. Paris, France: Atout France
- Miglbauer, E. (2012). Der Klassiker: 25 Jahre Donau-Radweg. In A. Dreyer, R. Mühlnickel y E. Miglbauer (Eds.), Radtourismus: Entwicklungen, Potentiale, Perspektiven (pp. 183-191). München, Germany: Oldenbourg Verlag.
- Nzcycletrail (2020) <https://nzcycletrail.com/>
- Pérez Porto, J. y Gardey, A. (2016). Definición de ciclismo. Recuperado 26 marzo, 2020, de <https://definicion.de/ciclismo/>
- Peters, U. (2012b). Radfahrerstatistik Elberadweg 2001-2011. Magdeburg, Germany: Magdeburger Tourismusverband Elbe-Börde-Heide e.V.
- Plan Andaluz de la Bicicleta. (2014). [PDF]. Recuperado de https://www.juntadeandalucia.es/export/drupaljda/PAB_2014_2020_1.pdf
- Real Academia Española: Diccionario de la lengua española, 23.^a ed., [versión 23.3 en línea]. < <https://dle.rae.es/cicloturismo?m=form> >
- Sari, N. (2008). Physical inactivity and its impact on healthcare utilization. Health Economics, 18, 885–901.
- The Gallup Organization. (2011). Flash Eurobarometer 312 “Future of transport”. Brussels, Belgium: European Commission.
- Tortosa, P. (2016). Estado del cicloturismo en España. Recuperado el 2 de febrero de 2020, de <https://conbici.org/cicloturismo>
- Trendscope. (2008a). Hürten y Görtz. Radreisen der Deutschen 2008. Cologne, Germany: Trendscope GbR.
- Trendscope. (2008b). Radreisen der Deutschen 2008 (additional data tables)
- Ventura-Fernández, J., González-Relaño, R. y Gavira-Narváez, A. (2017) Accesibilidad de vías férreas en Huelva, Andalucía (España), Journal of Maps, 13: 1, 62-66, DOI: 10.1080 / 17445647.2017.1323033
- Ventura-Fernández, J. y Contreras Cabrera, G. (2018) Presente y futuro de las vías verdes en Andalucía.
- Vías Verdes (2020). <http://www.viasverdes.com/principal.asp>
- Walker, S., y Colman, R. (2004). The costs of physical inactivity in Halifax Regional Municipality. Genuine Progress Index for Atlantic Canada. Recuperado de http://www.gpiatlantic.org/releases/pr_inactivityhrm.htm
- Welcome to the Eurovelo 8 mediterranean route (2020). Recuperado de: http://www.aopandalucia.es/inetfiles/agencia_estructura/2912020104051.pdf
- Weston R., Davies N., Peeters P., Eijgelaar E., Lumsdon L., McGrath P. and Picket P. (2012): The European Cycle Route Network EuroVelo. Recuperado de: <https://ecf.com/files/wp-content/uploads/The-european-cycle-route-network-EuroVelo.pdf>