

# Cicloturismo en la provincia de Alicante: análisis de la demanda y de los recursos sociales y territoriales



Autor: José Gilabert Zarco

Colaboradores:

- Tutor: Dr. Fernando Vera Rebollo, Catedrático de Análisis Geográfico Regional y Director del Instituto Universitario de Investigaciones Turísticas.
- Asesoramiento en el estudio de la demanda: Dr. Daniel La Parra, Profesor Titular de Sociología, Departamento de Sociología II.

*A Ascen y Joan, por vuestro apoyo incondicional*

# Índice de contenido

|  |    |
|--|----|
| 1.- Introducción y justificación.....  | 6  |
| 2.- Objetivos y metodología.....   | 8  |
| 3.- Marco conceptual.....  | 10 |
| 3.1.- Concepto de cicloturismo y modalidades.....  | 10 |
| 3.2.- El cicloturismo en el contexto de la movilidad sostenible.....   | 11 |
| 3.3.- Beneficios de la bicicleta y de la práctica de cicloturismo.....   | 13 |
| 3.4.- Uso de la bicicleta en Europa y práctica de cicloturismo.....  | 14 |
| 3.5.- Cicloturismo en España. Las vías verdes como principal recurso.....  | 14 |
| 4.- Políticas y marco normativo sobre movilidad sostenible y cicloturismo.....   | 16 |
| 4.1.- Europa 2020 y EuroVelo.....  | 16 |
| 4.2.- Movilidad sostenible y cicloturismo en la Comunidad Valenciana.....  | 17 |
| 5.- Estudio de la demanda, perfiles de usuarios y repercusiones económicas.....  | 20 |
| 5.1.- La bicicleta en España.....  | 21 |
| 5.2.- Perfil del cicloturista.....   | 24 |
| 5.3.- Estacionalidad en el uso y disfrute de la bicicleta.....   | 25 |
| 5.4.- Comportamiento del cicloturista.....   | 28 |
| 5.4.1.- Tiempo de pedaleo y distancias recorridas.....   | 28 |
| 5.4.2.- Tipo de alojamiento elegido por el cicloturista.....   | 28 |
| 5.4.3.- Tipo de bicicleta utilizada por el cicloturista.....   | 29 |
| 5.4.4.- Actividades complementarias realizadas por el cicloturista.....  | 29 |
| 5.4.5.- Preparación de la ruta.....  | 32 |
| 5.5.- Perfil del turista europeo.....  | 33 |
| 5.6.- Repercusiones económicas en relación al uso de la bicicleta y la práctica de cicloturismo en Europa.....                       | 40 |
| 5.7.- El municipio de Alicante como caso de estudio: uso de la bicicleta como medio de transporte en el municipio.....               | 42 |
| 5.8.- La demanda de turismo extranjero en la provincia de Alicante: el cicloturismo como producto turístico.....                     | 44 |
| 5.9.- El colectivo de residentes de origen extranjero de la provincia de Alicante como usuarios de cicloturismo.....                 | 48 |
| 6.- Análisis de los recursos territoriales y sociales para desarrollo del cicloturismo.....  | 50 |
| 6.1.- Introducción y criterios.....  | 50 |
| 6.2.- Sistematización y organización de una red de vías ciclables de la provincia de Alicante... ..                                  | 52 |
| 6.2.1.- Vías verdes.....   | 52 |
| 6.2.2.- Vías ciclistas.....  | 52 |
| 6.2.3.- Ciclorutas impulsadas por la Diputación provincial de Alicante.....  | 53 |
| 6.2.4.- Ciclorutas impulsadas por la Generalitat Valenciana: los centros BTT de la provincia de Alicante.....                        | 53 |
| 6.2.5.- Ciclorutas culturales.....   | 53 |
| 6.2.6.- Ciclorutas recomendadas.....   | 53 |
| 6.2.7.- EuroVelo EV8.....  | 53 |
| 6.2.8.- Las vías pecuarias como infraestructura para el cicloturismo.....  | 54 |
| 6.2.9.- Senderos impulsados por la Diputación provincial de Alicante. Las rutas de senderismo como complemento del cicloturismo..... | 54 |
| 6.3.- Intermodalidad.....  | 55 |
| 6.4.- Los recursos sociales.....   | 55 |
| 7.- Síntesis en matriz DAFO de los resultados obtenidos en este estudio.....   | 59 |
| 8.- Ejes y propuestas de intervención.....   | 64 |

|  |    |
|--|----|
| 9.- Conclusiones.....  | 67 |
| 9.1.- Conclusiones en relación con el estudio de la demanda. Perfil del cicloturista.....  | 67 |
| 9.2.- Bicicletas para la práctica de cicloturismo.....   | 67 |
| 9.3.- Conclusiones en relación con el estudio de la demanda. Segmento: población local.....  | 68 |
| 9.4.- Conclusiones en relación con el estudio de la demanda. Segmento: residentes en Alicante de origen extranjero.....                                    | 68 |
| 9.5.- Conclusiones en relación con el estudio de la demanda. Segmento: demanda extranjera en la provincia de Alicante en relación con el cicloturismo..... | 68 |
| 9.6.- Conclusiones en relación con el estudio de la demanda. Segmento: turista de sol y playa..  | 68 |
| 9.7.- Productos turísticos.....  | 69 |
| 9.8.- Planificación y elección de un destino o producto turístico.....   | 69 |
| 9.9.- Transporte colectivo de pasajeros.....   | 70 |
| 9.10.- Nuevos yacimientos de empleo.....   | 70 |
| 10.- Bibliografía, estudios e informes consultados.....  | 71 |
| ANEXO.....   | 75 |
| 1.- Estudio del grado de intermodalidad en ferrocarril en la provincia de Alicante.....  | 75 |
| 2.- Anexo cartográfico del análisis territorial.....   | 78 |

## 1.- Introducción y justificación

Entre los grandes debates que suscita el turismo contemporáneo aparece su gran dependencia del petróleo y las consiguientes emisiones de gases contaminantes (Cadarso y otros, 2015). Con datos actuales (OMT, 2008) en el caso del turismo internacional la movilidad de millones de personas va asociada al creciente uso del transporte aéreo; mientras que en el turismo interno (Instituto de Estudios Turísticos, 2014) la parte más sustancial de los desplazamientos que genera esta actividad económica se lleva a cabo mediante el uso de vehículos particulares. Así, si se toma como referencia los meses de julio y agosto de 2014, donde se produjeron un total de 22,82 millones de desplazamientos por motivos de ocio (9,3 millones en julio y 13,52 millones en agosto), es posible constatar que un 86% y 83% de los desplazamientos, respectivamente, fueron realizados utilizando un vehículo a motor por carretera. La misma estadística *Familitur* que proporciona el Instituto de Estudios Turísticos pone de relieve que, en 2013, el medio de transporte utilizado en las vacaciones de los españoles fue el coche particular, con un 79'67%, seguido muy de lejos por el avión (9'04%) (véase cuadro adjunto).

Medio de transporte utilizado en las vacaciones de los españoles (2010-2013)

|           | 2010        | 2011        | 2012        | 2013        | Porcentaje 2010 | Porcentaje 2011 | Porcentaje 2012 | Porcentaje 2013 |
|-----------|-------------|-------------|-------------|-------------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|
| Coche     | 123.831.580 | 124.216.696 | 126.580.589 | 124.098.566 | 76,34           | 77,27           | 79,74           | 79,67           |
| Avión     | 16.409.482  | 18.146.690  | 15.679.032  | 14.085.428  | 10,12           | 11,28           | 9,88            | 9,04            |
| Autobús   | 9.600.173   | 8.621.337   | 7.922.023   | 8.174.791   | 5,91            | 5,36            | 4,99            | 5,25            |
| Otros (1) | 12.372.682  | 9.769.650   | 8.557.670   | 9.414.431   | 7,63            | 6,08            | 5,39            | 6,04            |
| Total     | 162.213.918 | 160.754.374 | 158.739.314 | 155.773.216 | 100,00          | 100,00          | 100,00          | 100,00          |

Fuente: Instituto de Estudios Turísticos. *Movimientos Turísticos de los Españoles (Familitur)*<sup>1</sup>

El problema vinculado a la gran cantidad de vehículos motorizados asociados al turismo, no sólo se debe al desplazamiento principal que supone para un turista el viaje desde su lugar de origen hasta el destino vacacional elegido, sino que, una vez llegado a éste, el turista utiliza mayoritariamente su vehículo para realizar desplazamientos internos e itinerarios diversos.

Por tanto, un problema estructural si se tiene en cuenta que el petróleo es un combustible fósil no renovable y que, debido a sus condiciones naturales, tiende a agotarse e incrementar sus costes conforme disminuyen las reservas, lo que además termina influyendo y encareciendo toda aquella tecnología que depende de esta fuente energética. Razones que llevan a entender que este recurso debe ser utilizado de forma racional y siempre relegado a un segundo plano, por detrás de otras formas de producir energía menos contaminantes (cf. E.F. Schumacher, 1973).

1 Otros incluye tren barco, otros medios de transporte y No sabe/no contesta

Llegados a este punto, cabría reflexionar si el modelo turístico actual puede considerarse sostenible, pues la enorme cantidad de desplazamientos generados a nivel mundial generan niveles de CO<sub>2</sub> difícilmente compatibles con un modelo de turismo respetuoso con el medio ambiente (véase, entre otros, Rosselló Nadal, 2014).

No es objeto de este trabajo profundizar en la alta dependencia de combustibles fósiles por parte del modelo turístico actual. Nuestro propósito es profundizar en una modalidad de desplazamiento respetuosa con el entorno, basada en el uso de la bicicleta y combinada con otros medios de transporte colectivo, como alternativa más acorde con la preservación ambiental. Una alternativa activa que en los últimos años no ha dejado de crecer en Europa, como se demuestra a partir de la consulta de distintos estudios que argumentan en parte los capítulos sucesivos del presente trabajo de fin de máster (en adelante, TFM).

## **2.- Objetivos y metodología**

Este TFM tiene como objetivo global realizar un estudio en profundidad del perfil del cicloturista, de su comportamiento y de sus necesidades; así como analizar los posibles viales que puedan ser aprovechados para la creación de un destino cicloturístico. Por último, y en sintonía con una filosofía bottom-up, se van a analizar los posibles recursos sociales existentes en la provincia de Alicante en defensa del uso de la bicicleta como medio de transporte.

Este TFM constituye el paso previo a la realización de un *plan estratégico del cicloturismo en Alicante*, en el cual se diseñarán diferentes estrategias orientadas a convertir a la provincia de Alicante en un destino atractivo para la práctica de esta tipología turística.

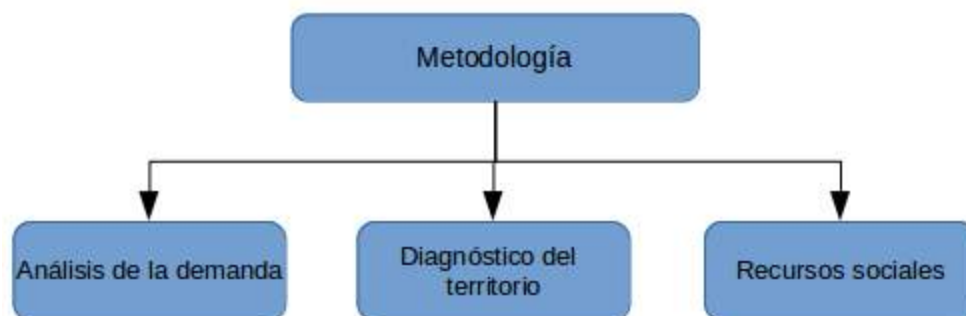
Para conseguir alcanzar el objetivo global marcado, previamente, se definirá el propio concepto de cicloturismo y su repercusión en Europa, basado en estudios de reciente elaboración. En este mismo apartado se avanzará hacia un nivel de concreción mayor: su repercusión en España, donde algunas comunidades autónomas ya adoptan estrategias para potenciar esta disciplina turística.

Otro aspecto relevante a tratar es el análisis de las políticas europeas orientadas al desarrollo del cicloturismo, cuyo máximo exponente es la Eurovelo, sistema internacional de ciclorutas mediante las cuales, en un futuro no lejano, se podrá recorrer Europa en unas condiciones apropiadas a las necesidades de esta disciplina, y cuyo ramal número 8 atravesará de norte a sur la provincia de Alicante.

Una vez descrito el marco conceptual en que se va a desarrollar este TFM, junto con las estrategias europeas encaminadas a promover el cicloturismo, se procederá a analizar el perfil del cicloturista, su comportamiento, forma de planificar las rutas, distancias medias y necesidades habituales.



### Esquema básico del enfoque metodológico



Fuente: *Elaboración propia*

Tras conocer el perfil del cicloturista (análisis de la demanda), se procederá a realizar un inventario de posibles vías ciclables que puedan ser aprovechables para la creación de un destino cicloturístico, atendiendo a una serie de criterios, como son la conectividad de la vía y su bajo nivel de tráfico motorizado.

Para desarrollar este apartado del TFM, se van a recopilar aquellas rutas en soporte informático KML que puedan ser aprovechadas en un futuro plan estratégico de cicloturismo. Estas ciclorutas se agruparán para formar otras más extensas según la tipología de vía sobre la que se asienten o el agente promotor de las mismas (vías verdes, carriles bici, rutas BTT de la Diputación de Alicante...). El servicio sobre el cual se van a montar todas las rutas es Wikiloc. Elegido éste, no sólo por la posibilidad de obtener perfiles detallados de cada ruta, sino por su gran tolerancia a agregar diferentes itinerarios y agruparlos según su naturaleza.

Otro recurso a destacar en este TFM son los agentes sociales que defienden la movilidad sostenible y el cicloturismo y que constituyen el elemento fundamental sobre el que impulsar un proyecto de esta índole. Para ello, se va a llevar a cabo una recopilación de asociaciones, movimientos y colectivos que reúnan estas características.

Una vez concluida la fase de análisis/diagnóstico, se elaborará una tabla DAFO que recoja las debilidades, amenazas, fortalezas y oportunidades halladas a lo largo del presente estudio.

Las conclusiones de este trabajo estarán orientadas a la elaboración de un *plan estratégico de cicloturismo* para la provincia de Alicante. Tras los estudios realizados, se dispondrá de la información suficiente para establecer las bases de dicho plan: definir un objetivo a largo plazo,

establecer los ejes estratégicos para alcanzarlo, y declarar los objetivos para dichos ejes estratégicos.

### **3.- Marco conceptual**

Antes de comenzar el desarrollo de este TFM, se va a proceder a realizar una aproximación al concepto más aceptado de cicloturismo a nivel europeo, así como de sus modalidades. Por otro lado, y dada su alto vínculo con la movilidad ciclista en su vertiente de desplazamiento, se va a contrastar este perfil de movilidad con la práctica de cicloturismo en Europa. Resulta conveniente, además, poner en relieve los beneficios de esta modalidad turística, para ello se van a revisar las características más destacables de la misma y que contribuyen a que esta práctica sea considerada una modalidad de turismo sostenible. Por último, para completar este marco conceptual, se propone revisar el estado del cicloturismo en Europa y en última instancia, en España.

#### **3.1.- Concepto de cicloturismo y modalidades**

Según el estudio encargado por el Parlamento Europeo sobre la Eurovelo en 2012 (European Parliament, 2012), y descrito recientemente en el informe IECE, 2014; se entiende por cicloturismo, aquellas visitas recreativas, ya sea durante más de un día o de solo un día fuera de casa, que implican el ciclismo de ocio como una parte fundamental o importante de la visita.

Profundizando en el concepto de Cicloturismo, se pueden abordar tres modalidades principales:

- Vacaciones en bicicleta:
  - El ciclismo es el principal objetivo y actividad de las vacaciones.
  - La duración incluye una noche o más fuera de casa.
  - Es la modalidad que más se aproxima al concepto de Cicloturismo.
  - En algunos estudios (INDDIGO ALTERMÓDAL, 2010) se denomina

cicloturismo itinerante o cicloturismo de alforjas (desplazamiento en bicicleta entre alojamiento y alojamiento).

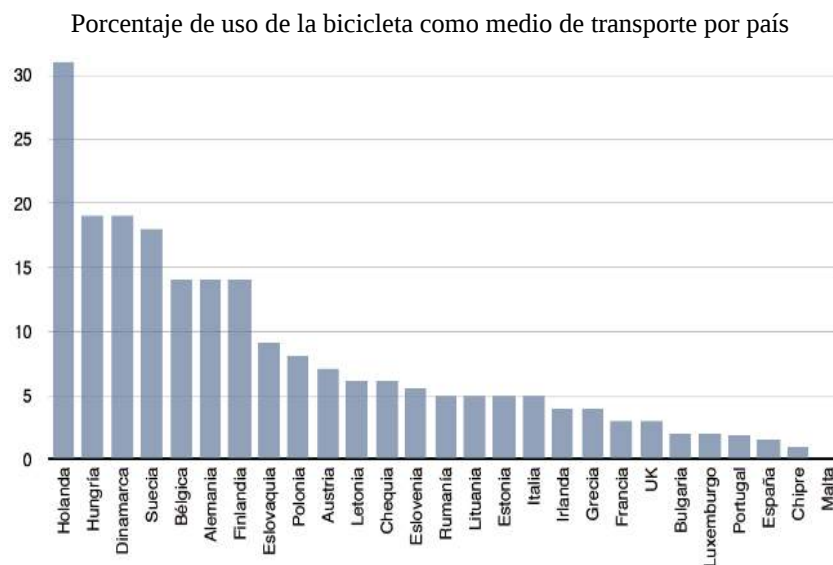
- Ciclismo en vacaciones:
  - El ciclismo forma parte de las vacaciones, pero no es (necesariamente) la única actividad.
  - Se trata de desplazamientos en bicicleta realizados desde el lugar de alojamiento o desde otro punto.
- Excursiones en bicicleta de un día (excursionismo):
  - Desplazamientos en bicicleta desde el lugar de residencia con motivos de ocio.
  - Tiempo mínimo: más de tres horas.
    1. Se utiliza el término “excursionistas”.

Otras clasificaciones:

- Ciclismo deportivo: Es aquel que utiliza equipamiento específico y que realiza desplazamientos de una jornada de mas de 50 km. Incluye tanto al ciclismo de Todo Terreno (en adelante, BTT) como al de carretera. El ciclismo deportivo, puede incluirse en cualquiera de las tres modalidades de cicloturismo anteriores si cumple dichas características.
- Ciclismo de competición: Esta modalidad queda excluida del concepto de Cicloturismo.

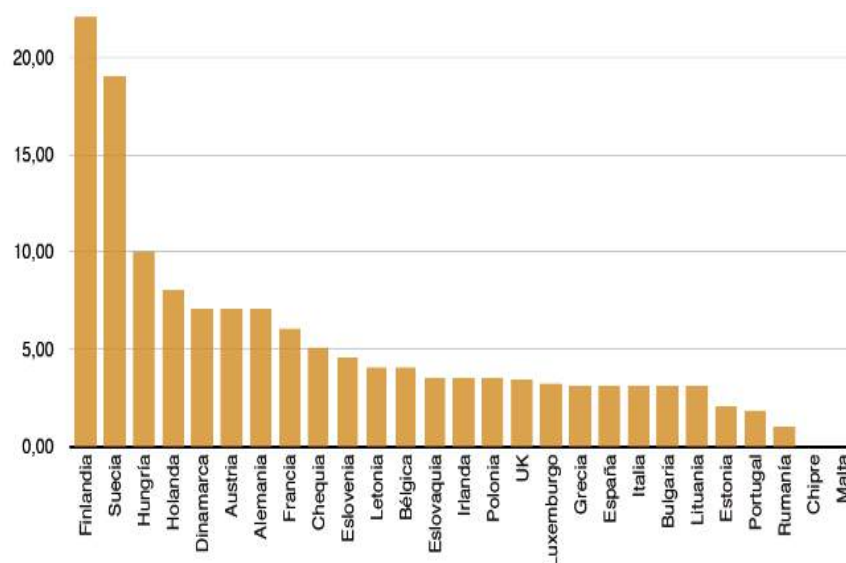
### 3.2.- El cicloturismo en el contexto de la movilidad sostenible

Según el Barómetro de la Bicicleta, (European Cyclists' Federation, 2012) y recopilado en el informe El impacto económico del cicloturismo en Europa. Síntesis de los principales estudios realizados, 2014; elaborado por la Consejería de Fomento y Vivienda de la Junta de Andalucía (en adelante, informe IECE, 2014), cuanto más se usa la bicicleta como medio de transporte, mayor es el número de personas que practican cicloturismo. A continuación se muestran dos gráficas extraídas de dicho informe. En la primera se muestra el porcentaje de población de cada país que utiliza la bicicleta habitualmente como medio de transporte. En la segunda, el porcentaje de población que utiliza la bicicleta para practica cicloturismo:



Fuente: IECE, 2014.

Porcentaje de población que practica cicloturismo por país



Fuente: IECE, 2014.

De este gráfico se concluye que, de los siete países donde más se practica el cicloturismo (Finlandia, Suecia, Hungría, Holanda, Dinamarca, Austria y Alemania), seis se encuentran entre los que más se utiliza la bicicleta como medio de transporte habitual.

Las personas que utilizan habitualmente la bicicleta para realizar actividades cotidianas como ir a trabajar, hacer la compra o asistir a una obra de teatro, tienden a utilizar también sus bicicletas para practicar cicloturismo. Es, por tanto, la movilidad sostenible, entendida desde su concepto de desplazamiento en bicicleta cotidiano, un elemento clave para impulsar el cicloturismo de forma sólida y duradera. En este sentido, aunque el presente TFM tiene como objeto principal poner en relieve el potencial que tiene el cicloturismo como alternativa sostenible del turismo tradicional en la provincia de Alicante, no debe perderse de vista la importancia que tiene el uso de la bicicleta como medio de transporte como base para desarrollar el cicloturismo. La apuesta por el cicloturismo no pasa exclusivamente por acondicionar y ofertar rutas, sino que también debe fomentarse el uso de la bicicleta como medio de transporte.

En el caso de España, si se comparan ambos gráficos, se aprecia que a nivel cicloturístico se encuentra en la 19ª posición, mientras que en términos de movilidad ciclista, pasa a la posición 25ª. Estos datos confirman el vínculo entre el uso de la bicicleta como medio de transporte con la práctica de cicloturismo que, en el caso de España, son bajos en relación al resto de Europa y que tienen un amplio margen de mejora.

### 3.3.- Beneficios de la bicicleta y de la práctica de cicloturismo

Tal y como se evidencia en el informe IECE 2014, el uso de la bicicleta tiene múltiples beneficios: Es **económica** (comprarla, mantenerla, guardarla, utilizarla), y además no se necesita ningún permiso especial para usarla. Sólo ir a pie es más barato. Es **rápida**, especialmente en ciudad. Incluso en desplazamientos interurbanos ya es usada con frecuencia para cubrir distancias que pueden superar los 15 km. También es el modo de desplazamiento más **eficiente**: cuando se compara la energía consumida en el desplazamiento en función del peso de diversos animales y máquinas, comprobamos que una persona caminando es bastante eficiente pero con la ayuda de una bicicleta el consumo se reduce a la quinta parte. La bicicleta es, además, **respetuosa** con el entorno: se consume menos espacio público y en consecuencia se reducen los embotellamientos. Es **silenciosa**: se hace menos ruido (es importante destacar que el ruido afecta negativamente a la salud mental y física). **No contamina**: no se emiten contaminantes a la atmósfera. Según la Comisión Europea y la mayoría de organismos competentes en la materia, reducir el uso del coche es primordial para la mitigación del cambio climático. Es **atractiva**. La opinión pública se manifiesta favorable a fomentar el uso de la bicicleta. Incentiva el uso de transporte público: la combinación transporte público y bicicleta, que implica la toma de medidas para **facilitar la intermodalidad**, conlleva una mejor articulación del transporte público. Es **segura**: el riesgo de accidentes es similar al de los coches y en ciertas edades es mucho menor. Es **saludable** (...) tanto a nivel físico como psicológico. Si adoptásemos el uso de la bicicleta en nuestros desplazamientos cotidianos, de forma general, cumpliríamos con facilidad la recomendación de la Organización Mundial de la Salud que todos conocemos; practicar 30 minutos de ejercicio físico moderado cada día. Se ha comprobado que quien utiliza la bici cotidianamente tiene tres veces menos riesgo de morir prematuramente (IECE, 2014).

Los beneficios del cicloturismo se pueden analizar desde tres vertientes (IECE, 2014):

1. **Medioambiental**: La práctica de cicloturismo tiene una baja repercusión en el medio ambiente, debido al mínimo uso de medios de transporte contaminantes, sobre todo si se basa en la modalidad de “Vacaciones en bicicleta”.
2. **Económica**: La práctica del cicloturismo itinerante o “vacaciones en bicicleta” incluye el desplazamiento de largas distancias en varios días donde el usuario realiza un gran número de paradas en los lugares que visita, donde reclama servicios como hostelería (gastronomía, pernoctación), museos, centros de visitantes, mantenimiento de bicicletas, alquiler de bicis y guías cicloturísticos.
3. **Social/cultural**: El hecho de que el cicloturista recorra poblaciones de interior, sobre todo si

éstas basan su economía en la agricultura, hace de esta modalidad turística un recurso económico más que permite complementar dicha economía y, por tanto, contribuir a fijar población local en estos territorios, lo que le confiere un alto valor estratégico.

### 3.4.- Uso de la bicicleta en Europa y práctica de cicloturismo

En relación al uso de la bicicleta en Europa, se observa que, tras un declive del uso de la bicicleta desde los años setenta, a principios de los noventa se experimentan crecimientos del uso que llegan al 300% (IECE, 2014). Actualmente, cada año se producen 2.300 Millones de viajes en bicicleta, de los cuales 20 M son de turismo en sentido estricto (con pernoctaciones asociadas). En relación a la aceptación de la bicicleta en España, se constata que el 93% de los españoles piensa que se debe fomentar el uso de la bicicleta, lo que pone en relieve el alto grado de aceptación de la misma por parte de la sociedad española. Finalmente, tal y como se ha resaltado anteriormente, se pone en evidencia la alta relación existente entre el uso la bicicleta como medio de transporte con el número de cicloturistas: en aquellos países donde más se utiliza la bicicleta de forma cotidiana es donde más se practica esta modalidad de turismo activo.

### 3.5.- Cicloturismo en España. Las vías verdes como principal recurso

No existen muchos datos acerca de la demanda en usos de las vías verdes españolas, sin embargo, sí se disponen de algunos datos obtenidos a partir de contadores automáticos instalados en algunas de ellas. A continuación, se ponen en relieve el número de usos (sin discriminar por tipología ciclista o peatonal) obtenidos en las vías verdes españolas:

Usos de algunas vías verdes españolas

| Vía verde                                     | Provincia      | Total (en km) | Usos    |
|---|----------------|---------------|---------|
| Vía verde del Noroeste                        | Murcia         | 76            | 100000  |
| Vía verde del aceite<br>(Vía verde Subbética) | Córdoba        | 56            | 200000  |
| Vías verdes de Girona                         | Girona         | 125           | 1500000 |
| Vía verde de la Sierra                        | Cádiz, Sevilla | 36            | 150000  |

Fuente: *Elaboración propia a partir del IECE 2014*

Uno de los casos más interesantes en España en relación al cicloturismo, es el de Girona, donde su vía verde ha pasado de 60 km a 125 km entre el año 2000 y 2010, y donde se ha producido un gran aumento en los usos, lo que ha traído consigo una importante repercusión económica:

- Usos: de 123.000 (año 2000) a 1.500.000 (año 2010)
- Impacto económico: 1,15 M de euros en 2009.
- Número de empresas vinculadas en 2004: 8
- Empresas vinculadas en 2014:
  - 57 de alojamiento
  - 23 de servicios vinculados a la gastronomía
  - 13 de alquiler de bicicletas

Se trata de un ejemplo destacado donde, tras una inversión pública se ha constatado un notable aumento en el número de empresas vinculadas al propio recurso, generando riqueza y una gran demanda de usuarios.



#### **4.- Políticas y marco normativo sobre movilidad sostenible y cicloturismo**

La movilidad sostenible en general, y el cicloturismo en particular, son objeto de incentivo desde la Unión Europea y forman parte de su estrategia 2020. En este apartado se pretende realizar una revisión del principal proyecto europeo que afecta directamente a la provincia de Alicante a nivel de cicloturismo, y cómo éste se enmarca en la estrategia europea. Por otro lado, a nivel regional, se van a destacar algunas directrices estratégicas que ponen en relieve la necesidad de apostar por el turismo sostenible en la Comunidad Valenciana. Por último, y dado el estrecho vínculo existente entre el cicloturismo y la movilidad sostenible, se va comentar de forma somera la Ley de Movilidad de la Comunidad Valenciana como garante de futuro del uso de la bicicleta como medio de transporte sostenible a nivel regional.

##### **4.1.- Europa 2020 y EuroVelo**

Tal y como se cita en la Web oficial de la Comisión Europea: “La estrategia Europa 2020 trata de lograr un crecimiento inteligente, a través de inversiones más eficaces en educación, investigación e innovación, sostenible, gracias al impulso decidido a una economía baja en carbono, e integrador, que ponga el acento en la creación de empleo y la reducción de la pobreza. La estrategia se centra en cinco ambiciosos objetivos en las áreas de empleo, innovación, educación, reducción de la pobreza y cambio climático / energía.”.

Eurovelo es un proyecto apoyado y financiado por la Unión Europea desde 2009 (European Parliament, 2012), y gestionado por la European Cyclists' Federation (en adelante, ECF) que tiene como objetivo desarrollar una red de catorce ciclorutas por Europa con el objetivo de fomentar un turismo experiencial bajo en emisiones de CO<sub>2</sub>.

El objetivo de este proyecto es establecer un total de 70.000 km de rutas ciclables que permitan ofrecer a la ciudadanía un tipo de turismo basado en el desplazamiento en bicicleta. Esta red permitiría:

1. Fomentar el turismo doméstico.
2. Reducir los desplazamientos turísticos motorizados causantes de elevadas emisiones de CO<sub>2</sub>.
3. Incentivar el uso del transporte público que conecte con la Eurovelo.
4. Reconvertir las vías ferroviarias abandonadas en vías verdes e incorporarlas, en su caso, a la Eurovelo.

5. Estimular economías locales de interior donde el turismo no es el principal sector económico.
6. Ofrecer a los residentes locales ciclorutas para realizar ejercicio físico.
7. Fomentar el “slow travel” como una forma de conocer diferentes culturas, gastronomías y costumbres de las regiones de la Unión Europea.

Uno de los ramales, el EV8, está previsto que recorra el Mediterráneo, desde Atenas hasta Cádiz, atravesando de norte a sur la provincia de Alicante. Concretamente, la EuroVelo entrará por el norte desde Gandía aprovechando la vía verde del río Serpis. A la altura de Lorcha se bifurca en dos posibilidades:

- Por Alcoi, aprovechando la vía verde Maigmo-Agost, después pasaría por Alicante, Elche para enlazar con Cartagena por la costa.
- Por el interior, continuaría por la vía verde del Xixarra, Biar, Villena y alcanzaría Murcia a través del valle del medio segura.

Esquema de la EuroVelo 8 “Mediterranean route”



Fuente: Eurovelo.com

#### 4.2.- Movilidad sostenible y cicloturismo en la Comunidad Valenciana

El *plan estratégico* global del turismo de la Comunitat Valenciana 2010-2020 (en adelante; PETCV, 2020), constituye el principal marco de actuación respecto a la actividad turística en la Comunidad Valenciana para el periodo 2010-2020. Este plan pone en relieve las diferentes estrategia que deben llevarse a cabo en el sector para se desarrollen con éxito las empresas turísticas valencianas.

Dada la vocación de este TFM, donde se prioriza, por un lado, una actividad económica compatible

con el respeto al entorno natural, por otro, la innovación que supone el impulso de una actividad emergente como es el cicloturismo, y por último, la orientación del turismo hacia lo experiencial, vamos a resaltar aquellas estrategias que, desde el PETCV, 2020 coincidan con la naturaleza de la modalidad de turismo activo impulsada desde el presente trabajo.

Visión estratégica:

- **Garantizar el desarrollo sostenible de la actividad turística, equilibrado en las dimensiones ambiental, económica y socio cultural.**
- Consolidar un fuerte posicionamiento nacional e internacional como región con una identidad propia, con una completa y variada oferta de ocio, y como un destino de experiencias con un atractivo permanente.
- Hacer de la Comunidad Valenciana un referente en conocimiento turístico e innovación mediante una oferta de formación e investigación de excelencia.

Por otro lado, y dentro de la clasificación de productos turísticos en función de su madurez, el PETCV, 2020 clasifica al turismo de naturaleza, cultural, gastronómico, activo y deportivo como productos en desarrollo. En cuanto al enoturismo, lo clasifica como de tipo emergente.

El PETCV, 2020 establece como eje estratégico número 5 el de Sostenibilidad, dentro del cual propone un programa de Equilibrio Sostenible: “La Comunitat Valenciana debe apoyar su liderazgo turístico con la implantación de una Agencia de Sostenibilidad del Turismo que articule los vectores medioambientales, económicos, sociales y culturales a través de estrategias de revalorización del territorio, cultura y paisaje, de la potenciación de sistemas de gestión medioambiental en empresas e instituciones, del impulso a la gestión integral de los destinos, del fomento y reconocimiento de la Responsabilidad Social Corporativa y de la sensibilización de residentes y turistas. Todos estos objetivos se medirán a través de la creación de un Observatorio de la Sostenibilidad Turística.

Finalmente, y en relación al destino Costa Blanca, desde el PETCV, 2020 hace mención expresa a la siguiente estrategia: “Vertebración de espacios de interior: cultural, rural, industrial, enoturismo,...”. Áreas todas ellas relacionadas potencialmente con el cicloturismo.

La mayor aproximación de la Comunidad Valenciana en materia de cicloturismo son los Centros BTT, ubicados en diferentes puntos de la región. La filosofía de estos centros es fomentar el

excursionismo en bicicleta entre los visitantes a través de servicios de información para conocer los municipios de interior valencianos. Sin embargo, esta modalidad como mucho podría clasificarse como cicloturismo de tipo excursionista, quedando muy lejos de una visión más ambiciosa de esta modalidad turística. La principal característica del cicloturismo, desde un punto de vista del *desarrollo local*, viene determinada por la posibilidad de ofrecer al viajante rutas que recorran grandes extensiones del territorio con una serie de servicios ofertados a lo largo de las mismas, sobre todo alojamiento y restauración. Repercutiendo así, positivamente, en la economía local de los municipios visitados. El planteamiento actual de los Centros BTT en la Comunidad Valenciana, aunque aprovechables para una apuesta real por el cicloturismo, carecen de una visión que permita maximizar los beneficios propios del cicloturismo itinerante.

Por su lado, la Diputación provincial de Alicante, también tiene a disposición de los usuarios una red de ciclorutas de carácter provincial con información útil sobre los lugares que se pueden visitar y algunos consejos para el “cicloturista”. Esta información viene recogida en una página Web y es posible seleccionar la ruta a realizar, junto con el track asociado. De nuevo, la filosofía de esta apuesta es de tipo excursionista, sin una visión integral que aproveche el potencial que tiene el cicloturismo de cara al desarrollo local y territorial de la provincia de Alicante. Cabe mencionar que esta Web es la primera que resuelve el buscador Google ante las palabras clave *cicloturismo alicante*.

A nivel de legislación, en el año 2011 fue aprobada la ley 6/2011 de la Movilidad de la Comunidad Valenciana, en la que se establecen una serie de criterios generales para destinados a promover la movilidad “en el marco del mayor respeto posible por la seguridad, los recursos energéticos y la calidad del entorno urbano y del medio ambiente”.

La legislación en favor de la movilidad sostenible ayuda a impulsar los desplazamientos cotidianos en bicicleta, algo que, tal y como se ha verificado en el marco conceptual de este TFM, repercute indirectamente en la práctica de cicloturismo por parte de la población local, recurso clave para el impulso y consolidación de un proyecto de estas características.

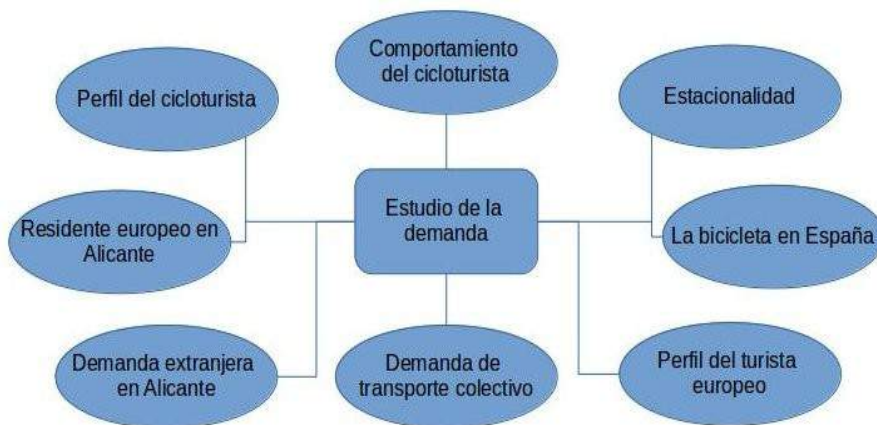
## 5.- Estudio de la demanda, perfiles de usuarios y repercusiones económicas

Como se ha comentado anteriormente, el objetivo de este TFM es sentar las bases para poder desarrollar un plan estratégico de cicloturismo para la provincia de Alicante. Los planes estratégicos implican el diseño de un conjunto de acciones clasificadas en ejes estratégicos, uno de los cuales corresponde al de difusión. Desde un punto de vista del marketing, resulta esencial conocer en profundidad al usuario final de la actividad a promocionar, en este caso, al cicloturista.

Otro aspecto relevante a analizar de cara a un plan estratégico, es el nivel de desarrollo de la cultura ciclista existente en España: cuántas bicicletas existen por hogar, cuáles son los hábitos de uso de este medio de transporte en la sociedad española, qué tipo de bicicleta es la más demandada, etc. Es muy importante conocer este perfil, de cara al desarrollo y promoción del cicloturismo entre la población española.

Avanzando en la escala geográfica, se va a estudiar el comportamiento del turista europeo: motivos por los que viaja, formas de planificar sus viajes, motivos por los que repite destino, etc. Se trata de obtener el máximo de información en relación al comportamiento del turista europeo que puede ser relevante de cara al desarrollo de un plan estratégico ambicioso.

Planteamiento para el análisis de la demanda



Fuente: *Elaboración propia*

Otro aspecto que se ha considerado relevante contrastar debido a su vínculo con la motivación de este TFM es el grado de sensibilidad del turista europeo con el medio ambiente y su nivel de implicación personal. ¿Está dispuesto a pagar más un europeo por consumir un producto más ecológico?. Conocer la respuesta a esta pregunta puede ser importante de cara a explotar esta característica en una estrategia de difusión.

Prosiguiendo con el análisis de la demanda, y asumiendo que una parte importante de la población residente en la provincia de Alicante es de procedencia europea, se va a contrastar esta población segmentada por países con aquellos países de cultura ciclista consolidada. Aquellos residentes de la provincia de Alicante cuya procedencia coincida con la de países considerados cicloturistas, serán más sensibles a la práctica de esta modalidad turística en nuestro territorio.

### 5.1.- La bicicleta en España

Antes de profundizar en el perfil del cicloturista, se va a realizar una aproximación al uso de la bicicleta en España. Para ello, nos vamos a apoyar en el último barómetro de la bicicleta realizado, concretamente el de 2011. A continuación se detallan los datos más relevantes de dicho informe:

- Bicicletas por hogar:
  - El 73,3% de los encuestados tiene, al menos, una bicicleta en el hogar. Un 33,4% tiene tres bicicletas o más.
  - Son los más jóvenes quienes disponen de más bicicletas, junto con los usuarios de la bicicleta y quienes viven en municipios de menos de 10.000 habitantes.
  - Existen menos bicicletas en hogares donde viven personas de mayor edad, donde no se utiliza la bicicleta y en ciudades grandes.

En las ciudades grandes existen menos bicicletas por hogar que en municipios de menos de 10.000 habitantes.

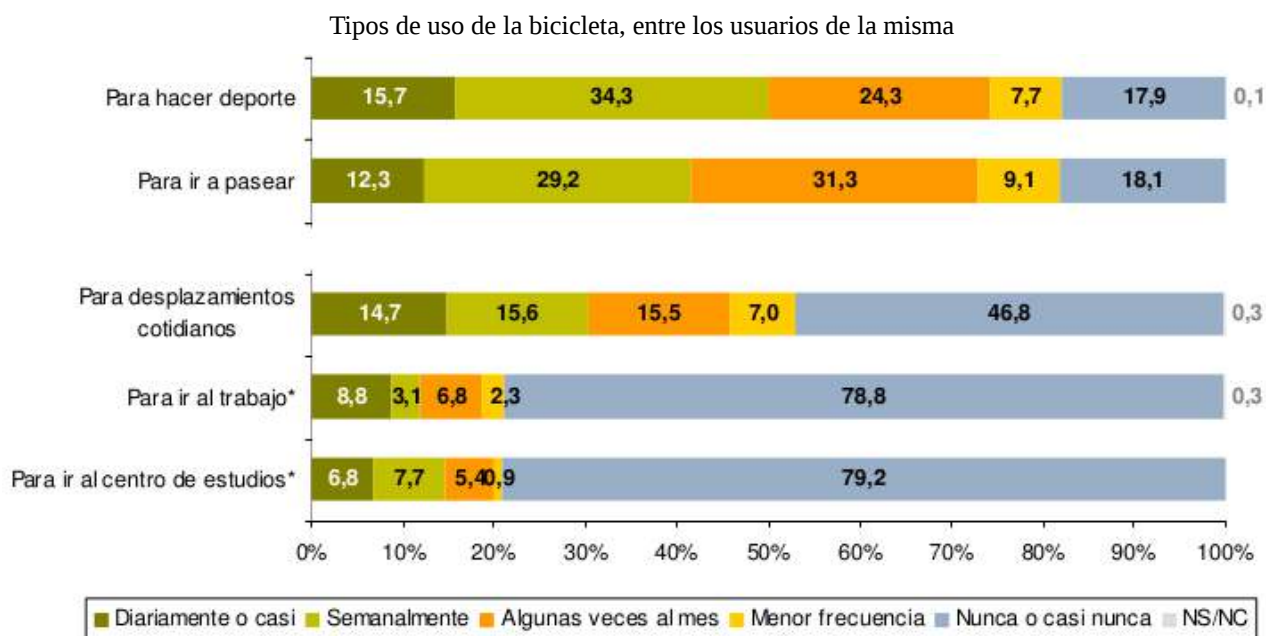
- Frecuencia de uso de la bicicleta en España:
  - Un 87,5% de los españoles sabe montar en bicicleta
  - Un 52,7% tiene bicicleta personal
  - Un 40,3% usa la bicicleta con alguna frecuencia
  - Un 7,4% montan en bicicleta a diario o casi
  - Un 24,9% han utilizado la bicicleta en la última semana
- En relación al segmento de población que no utiliza la bicicleta nunca o casi nunca. Causas:
  - No disponer de bicicleta o tenerla averiada. (23,7%)
  - Falta de tiempo. (14,4%)
  - Prefiere el coche u otros medios. (11,9%)

- Problemas de salud. (7,5%)
- Pereza o falta de costumbre. (7,4%)
- No le gusta. (6,5%)

Casi nueve de cada diez españoles sabe montar en bicicleta. Más de la mitad de la población tiene una bicicleta para uso personal. Casi la mitad la usa con alguna frecuencia. Siete de cada cien la usa con regularidad.

- Tipo de bicicleta más usada en España entre la población que tiene bicicleta para uso personal:
  - BTT (68,2%)
  - Ciudad/paseo (26,7%)
  - Carretera (9,8%)

La BTT es un tipo de bicicleta muy versátil, pero que necesita ser adaptada a ciertas circunstancias, como por ejemplo, recorrer largas distancias para garantizar la comodidad del usuario.



Fuente: DGT, 2011

La mayor parte de los usuarios de la bicicleta la utilizan para hacer deporte, ir a pasear y, en menor medida aunque en auge en relación a estudios anteriores (según el propio barómetro de la bicicleta

de 2011), para desplazamientos cotidianos, ir a trabajar o ir a estudiar.

- Uso de calzada, carriles bici y caminos rurales:
  - Calzada:
    - Un 35,5% de los usuarios circula siempre o casi siempre en calzada
    - Un 31,9% a veces
    - Un 32,4% nunca o casi nunca
    - Las mujeres, los mayores y los residentes en grandes ciudades (de entre 100.000 a 500.000 habitantes) son los que menos circulan por la calzada.
      - Motivo alegado: peligrosidad y exceso de tráfico.
      - Prefieren carril bici, zonas rurales o montaña.
  
- Ventajas de montar en bicicleta alegadas por los entrevistados en general:
  - Mejora la movilidad (48,5%)
  - Salud (42,2%)
  - Ocio (3,4%)
  
- Inconvenientes de la bicicleta, según los encuestados en general:
  - 27,2%, peligro por el tráfico
  - 19,7%, déficit de infraestructuras y aparcabicis; y falta de respeto al ciclista
  - 14,8%, limitaciones de la bicicleta frente a otros medios de transporte (cansancio, lentitud, incomodidad, carga)
  - 13,8%, inconvenientes por clima, orografía, limitaciones de salud, falta de tiempo
  
- Opiniones (población en general) acerca de las infraestructuras ciclistas existentes:
  - ¿Existen espacios adecuados para circular en bicicleta?
    - Para un 42,6%: sí, suficientes o más que suficientes.
    - Para un 56,3%: son insuficientes o no existen.
  - ¿Se necesitan crear más espacios adecuados para circular en bicicleta en el ámbito urbano?
    - Sí; 90,6%.



- ¿Se necesitan más aparcamientos en los centros públicos y privados?
  - Sí; 89,3%.
- ¿Se necesitan más espacios adecuados de conexión interurbana?
  - Sí; 83,8%
- ¿Se deben habilitar espacios reservados para bicicletas en el transporte público?
  - Sí; 79,4%
- ¿Se deberían habilitar calles en núcleos urbanos, las cuales, en días festivos, fuesen exclusivos para peatones, patinadores o ciclistas y no pudiesen circular por ellas vehículos a motor?
  - Sí; 78,0%
- ¿Las bicicletas se deben poder transportar dentro del transporte público?
  - Sí; 67,2%
- ¿Se deberían habilitar carreteras comarcales o locales, en las cuales, los días festivos los ciclistas tuvieran prioridad respecto al resto de vehículos?
  - Sí; 62,0%

Para la mayor parte de la población (por encima de un 75%) se necesitan crear más espacios adecuados para circular en bicicleta en el ámbito urbano e interurbano; y habilitar espacios reservados para las bicicletas en el transporte público.

- Papel de la administración:
  - El 93,2% de los entrevistados consideran que las administraciones deberían fomentar mucho (53,0%) o bastante (40,2%) el uso de la bicicleta.
    - Este dato disminuye ligeramente en la población de más de 70 años y en los residentes de grandes ciudades.

Más de un 90% de los encuestados creen que la Administración debe fomentar mucho o bastante el uso de la bicicleta entre la ciudadanía.

## 5.2.- Perfil del cicloturista

Uno de los objetivos del actual TFM es realizar un aproximación al perfil de cicloturista. Para ello, se van a identificar sus características más habituales: edad, sexo, estudios, tipo de consumo,

distancias recorridas, número de acompañantes, etc. Para llevar a cabo este análisis, se van a aprovechar informes ya elaborados y publicados, sobre todo los correspondientes al IECE, 2014. Se trata, pues, de sintetizar estas características de forma que en posteriores planes estratégicos puedan ser aprovechados para segmentar la oferta cicloturística.

Características generales del cicloturista:

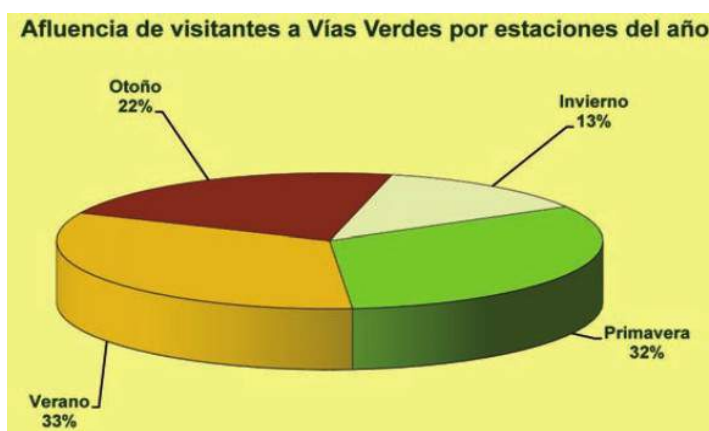
- Edad: 45-55 años.
- Sexo: 40% mujeres, 60% hombres.
- Estudios: secundarios y principalmente universitarios.
- Acompañamiento: La mitad se desplazan en pareja. El resto solos (20%) o en grupos de 3 a 5 personas (20%)
- Nivel de renta: Entre 24.000 y 36.000 euros anuales.
- Un cicloturista gasta de media 57,08 euros al día, 439 € por viaje.

Tipo de cicloturista en función de la ruta:

- Cuanto más largas son las rutas, mayor presencia de cicloturistas existen.
- En las vías verdes, la mayor parte de los usuarios son excursionistas (un 75%).
- En las vías verdes, más de un 50% de los usuarios son mayores de 50 años.
- En rutas cercanas a áreas muy pobladas existe una gran demanda peatonal y de ciclistas utilitarios (de paseo) vinculados al área geográfica.

### 5.3.- Estacionalidad en el uso y disfrute de la bicicleta

Uno de los problemas endémicos del turismo es la alta estacionalidad que tiene esta actividad económica. Por este motivo, es importante buscar modalidades menos sensibles al factor climatológico, y que contribuyan a desestacionalizar la actividad turística y paliar así los grandes desequilibrios que provoca este sector económico. A continuación se realiza una aproximación a los niveles de



Fuente: Estudio "producto de cicloturismo en Vías verdes".

estacionalidad del cicloturismo en el contexto europeo y español.

- En países como Alemania, Reino Unido u Holanda, el 75% o más de los viajes de cicloturismo se producen entre mayo y agosto.
- En el caso de España, el número de desplazamientos cicloturísticos se mantiene estable a lo largo de todo el año, disminuyendo ligeramente en invierno.
- En zonas de España de alta temperatura estival (como la provincia de Alicante) el número de desplazamientos cicloturísticos disminuye en verano y se distribuye principalmente en los meses de primavera, otoño e invierno.

La principal demanda de esta turismo activo se produce entre los meses de octubre y mayo, lo que confiere a esta vertiente turística una gran importancia de cara a la desestacionalización del sector.

#### **5.4.- Comportamiento del cicloturista.**

##### **5.4.1.- Tiempo de pedaleo y distancias recorridas**

- Los cicloturistas emplean entre 2 y 4 días (30%), entre 5 y 7 (30%), entre 8 y 14 (32%) para realizar sus viajes.
- Un 8% emplean más de 15 días.
- El promedio se sitúa en una semana.
- La mayor parte de los cicloturistas itinerantes (un 65%) pedalean más de siete horas al día.
- La mayor parte de los excursionistas (un 65%) pedalean entre 1 y 4 horas al día.
- Los cicloturistas itinerantes recorren una media de 60 km al día.
- Los excursionistas recorren una media de 41 km al día.

Un 70% de los cicloturistas emplean cinco días o más en sus viajes.

De los anteriores ítems se desprende que los cicloturistas emplean una velocidad media notablemente más baja (8,5 km/h) que los excursionistas (16,4 km/h), lo que pone en evidencia un perfil de viajero más orientado al paseo y relajación que al deporte o la competición.

##### **5.4.2.- Tipo de alojamiento elegido por el cicloturista**

Un aspecto relevante a conocer del cicloturista es el modo de pernoctación, es decir, qué tipo de alojamientos elige durante el transcurso de sus viajes en bicicleta. Del IECE, 2014 se ha obtenido la

siguiente tabla correspondiente al porcentaje de usos según tipo de alojamiento:

Tipo de alojamiento demandado por los cicloturistas

| Tipo de alojamiento   | Promedio de uso |
|-----------------------|-----------------|
| Hotel                 | 30 - 60%        |
| Pensiones / B&B       | 30 - 60%        |
| Camping               | 10 - 20%        |
| Albergue juventud     | 5 - 13%         |
| Habitaciones privadas | 2 - 27%         |
| Otros                 | 5 - 15%         |

Fuente: IECE, 2014

Los hoteles, pensiones, B&B<sup>1</sup> y campings son los tipos de alojamiento más requeridos por los cicloturistas en sus desplazamientos.

#### 5.4.3.- Tipo de bicicleta utilizada por el cicloturista

Aunque el tipo de bicicleta más utilizada para la práctica de cicloturismo es la híbrida (apta para diversidad de firmes y con una ergonomía que favorece el recorrido de largas distancias), un tipo de bicicleta que está empezando a tomar auge y que puede constituir un yacimiento de empleo es el de las bicicletas eléctricas. Este tipo de bicicletas llevan instalado un motor eléctrico que asiste al pedaleo, atenuando los niveles de esfuerzo que supone este medio de transporte de forma ordinaria.

Tal y como se ha podido verificar en el perfil del cicloturista, la edad media de los usuarios que practican esta modalidad turística se encuentra entre los 45 y los 55 años. Cabe, por tanto, esperar que el mercado de las bicicletas eléctricas vaya en aumento conforme se consolide la práctica de cicloturismo.

Los siguientes datos han sido extraídos del IECE, 2014:

- El 18 % de los cicloturistas y el 7% de excursionistas utilizan bicicletas de alquiler.
- Un 15% de los cicloturistas alemanes consultados prevén utilizar bicicletas eléctricas en el futuro.
- Las ventas de bicicletas eléctricas están aumentando notablemente:
  - En Alemania, han pasado de 70.000 uds vendidas en 2007 a 300.000 en 2011.
  - En los Países Bajos, de un 0% en 2002 a un 15% en 2011.

---

1 Bed & Breakfast

En países de Europa como Alemania o Países Bajos existe una demanda al alza de bicicletas de alquiler. Es esperable que, con el desarrollo del cicloturismo y en general el uso de la bicicleta como medio de transporte, este mercado también evolucione al alza en España.

#### 5.4.4.- Actividades complementarias realizadas por el cicloturista

En este apartado se pretende conocer si el cicloturista realiza otro tipo de actividades en sus viajes y, en caso afirmativo, qué actividades son las que más reclama.

El siguiente gráfico ha sido extraído del informe IECE de 2014:

Reclamo de actividades complementarias durante el trazado de ciclorutas

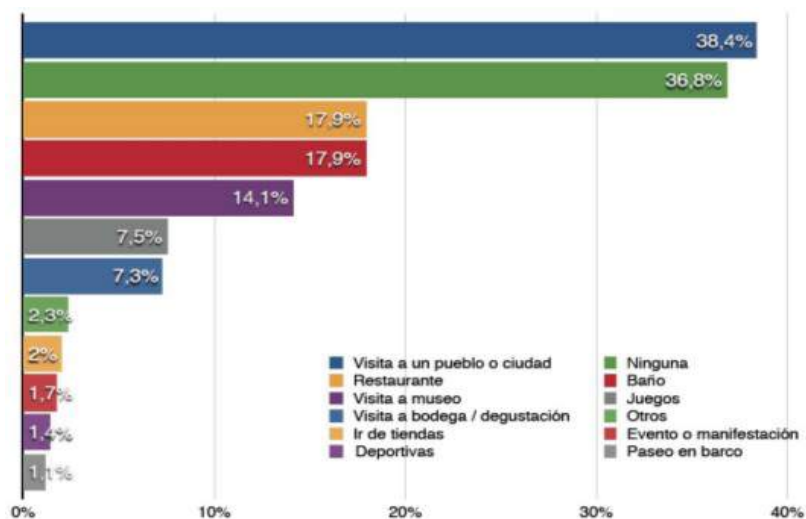
| Cicloruta                    | Cicloturista | Excursionista |
|------------------------------|--------------|---------------|
| Dos Mares (Francia)          | 68%          | 30%           |
| Loire à velo (Francia)       | 82%          | 30%           |
| Tour de la Borgoña (Francia) | 80%          | 30%           |

Fuente: IECE, 2014

De este gráfico se desprende que los cicloturistas tienen una mayor tendencia a realizar actividades complementarias que los excursionistas durante sus salidas, y en cualquier caso, ambos tipos de cicloturistas afirman demandar otras actividades complementarias durante sus itinerarios.

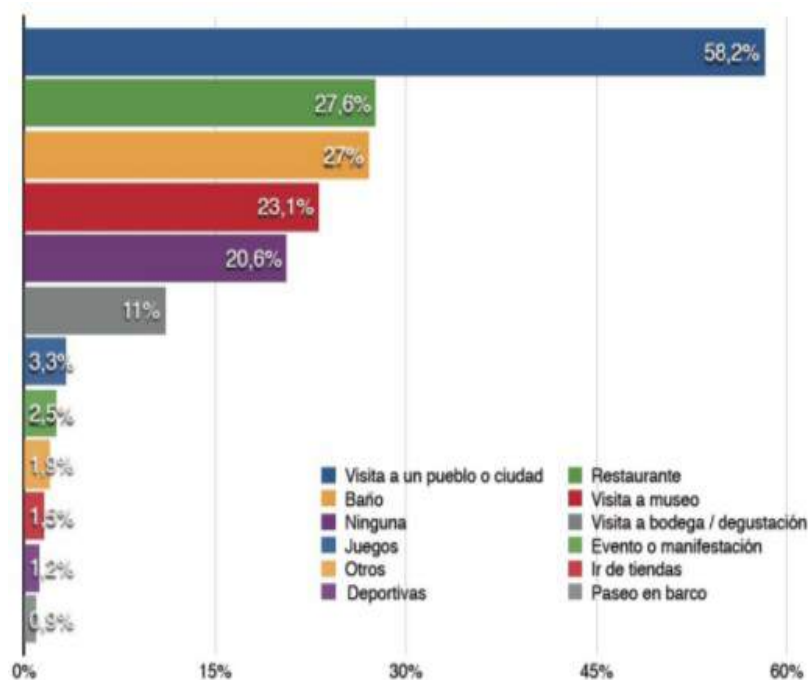
Para profundizar en este aspecto, se van a consultar información más concreta acerca de qué tipo de actividades complementarias realiza un cicloturista, en función del tipo de actividad que realiza, ya sea de tipo excursionista o itinerante.

Cicloturistas en general (incluye excursionistas)



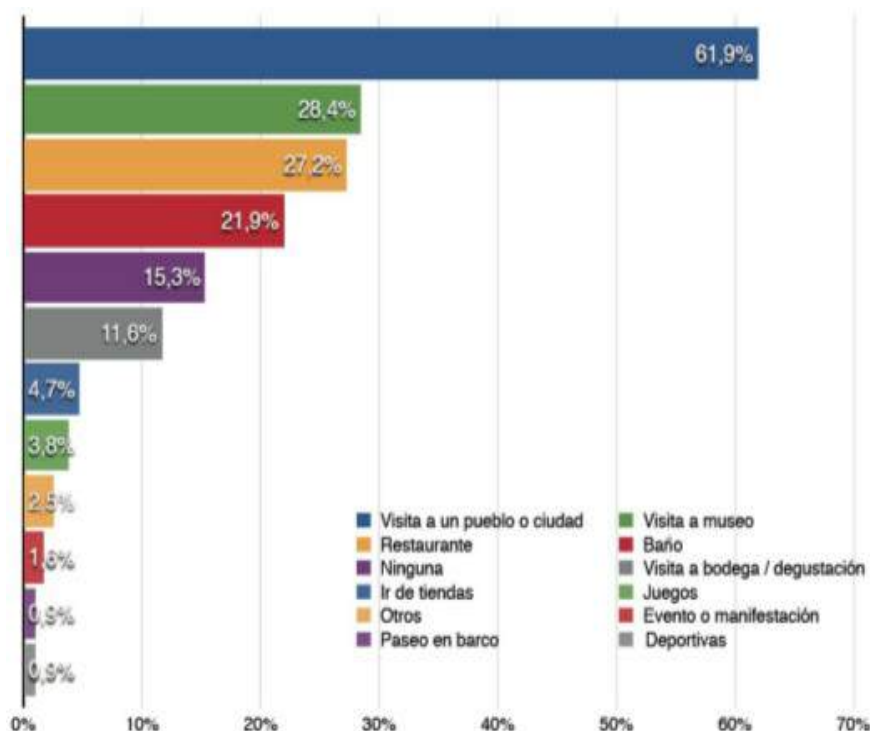
Fuente: IECE, 2014

Cicloturistas (itinerantes o de alforjas)



Fuente: IECE, 2014

### Cicloturistas en el extranjero



Fuente: IECE, 2014

De los gráficos anteriores, podemos concluir que:

Los cicloturistas en general, y sobre todo los itinerantes o de alforjas en particular, visitan pueblos o ciudades como actividad complementaria principal, ya sea en su país propio como cuando viajan al extranjero. En general, las actividades con mayor aceptación entre los cicloturistas (además de visitar pueblos o ciudades), destacamos: consumir en restaurantes, tomar baños, visitas a museos, visita a bodegas/degustación y los paseos en barco.

#### 5.4.5.- Preparación de la ruta

Otro aspecto relevante de cara a profundizar en las necesidades del cicloturista es conocer cómo prepara sus rutas. Para la elaboración de la siguiente tabla, se va a contrastar la forma en que preparan los viajes los cicloturistas itinerantes que recorren la Loire à velo y la Ruta de los dos mares:

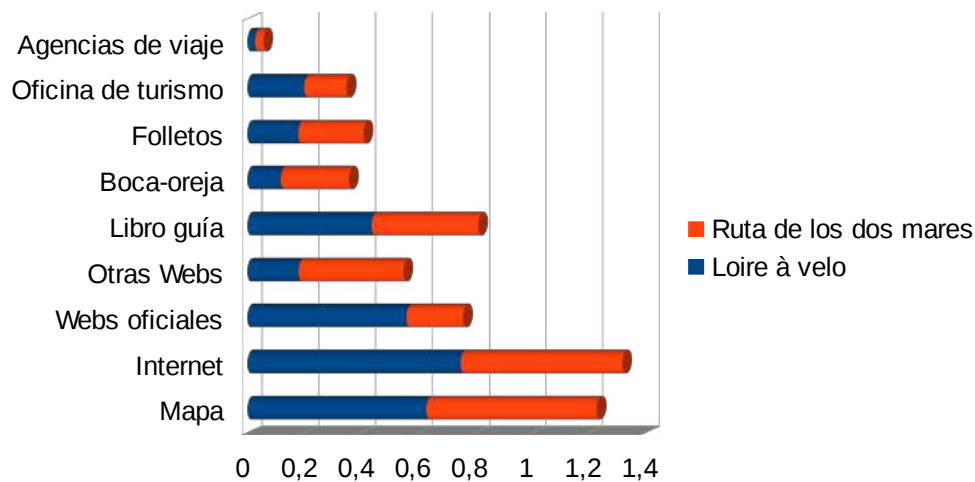
Elementos de planificación de ciclorutas

| Elemento utilizado | Loire à velo | Ruta de los dos mares |
|--------------------|--------------|-----------------------|
| Mapa               | 63%          | 60%                   |
| Internet           | 75%          | 57%                   |

|                    |       |       |
|--------------------|-------|-------|
| Webs oficiales     | 56%   | 20%   |
| Otras Webs         | 18%   | 37%   |
| Libro guía         | 43,7% | 37,6% |
| Boca-oreja         | 11,8% | 24%   |
| Folletos           | 17,9% | 23%   |
| Oficina de turismo | 20%   | 15%   |
| Agencias de viaje  | 2,7%  | 3%    |

Fuente: IECE, 2014.

Elementos más utilizados para planificar rutas cicloturísticas



Fuente: Elaboración propia, a partir del IECE, 2014.

Llama la atención el gran peso que suponen los mapas tradicionales a la hora de planificar rutas, incluso por encima de herramientas tecnológicas. Ésto puede responder al perfil “senior” de cicloturista (mayor de 50 años), o simplemente, la comodidad que supone utilizar formatos impresos.

En relación a los excursionistas, éstos responden mayoritariamente que ya conocen el itinerario de otras ocasiones, y repiten el 72,9%.

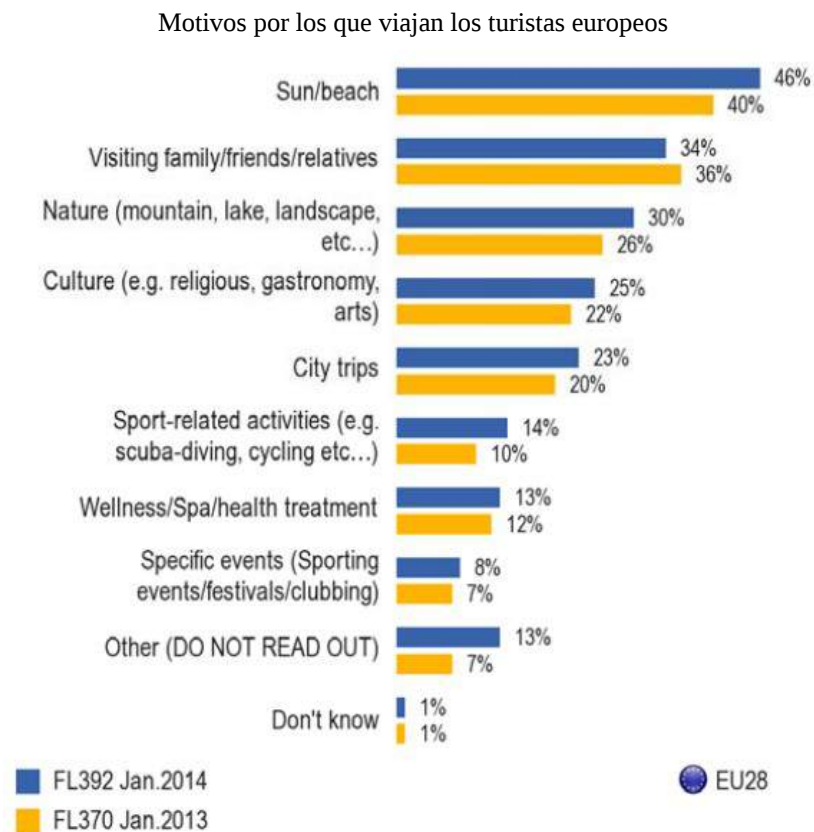
Se pone en relieve el aumento en la utilización de nuevas tecnologías (smartphones, gps) durante los recorridos (entre un 7% y un 14%).

### 5.5.- Perfil del turista europeo

Además de conocer el perfil del cicloturista, también es importante conocer el del turista europeo (sin segmentar). En primer lugar, vamos a analizar los motivos que llevan a viajar a los ciudadanos



europesos:



Fuente: Eurobarometer 392 (2014): preferences of europeans towards tourism

Como es de esperar, la mayor parte de los desplazamientos turísticos vienen motivados por la búsqueda de sol y playa. El turismo de naturaleza aparece en la tercera posición en un 26%-30% de los viajes. La cultura (etnología, gastronomía...) tiene una cuota del 22%-25%. Visitar ciudades alcanza el 20%-23%. Por último, el turismo deportivo se encuentra en un 10%-14%.

De este estudio también se extraen algunos datos interesantes:

- Turismo de naturaleza:
  - En la República Checa e Israel, el turismo de naturaleza fue el principal motivo para viajar.
  - Un 43% de los holandeses eligió naturaleza como principal motivo para viajar.
  - Un 42% de los turistas de la República de Macedonia.
- Cultura: En los siguientes países la cultura fue el principal motivo para viajar: Estonia (41%), Malta (39%).
- Visitar ciudades: En Lituania, para un 38% de los encuestados, visitar ciudades fue el

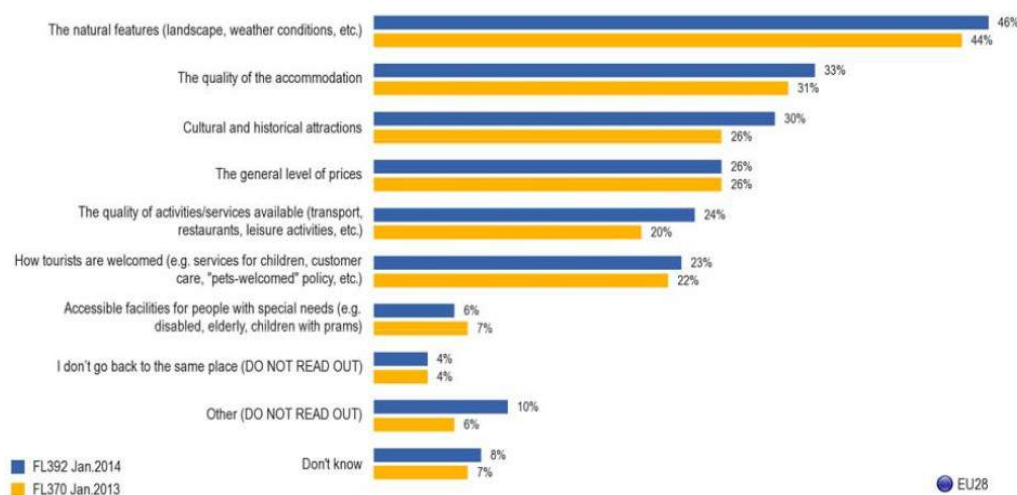
principal motivo para viajar. En Hungría, un 35%; en Polonia, un 34%.

- En relación con las actividades deportivas, destacar que Austria (25%), República Checa (25%), Alemania (20%) y Luxemburgo (20%); fueron los países donde más ciudadanos viajaron para realizar actividades deportivas.

Otro de los resultados que se desprenden de este estudio es que la edad influye en los motivos para viajar: Un 35% de los encuestados de 55 años o más eligieron naturaleza como principal motivo para viajar.

En relación con los motivos para repetir el viaje a un destino, el entorno natural es determinante para casi la mitad de los encuestados: 46%. El siguiente factor destacable es la calidad del alojamiento (33%). Los activos culturales e históricos también son importantes: 30%. Para un 26%, el precio es determinante. Para un 24%, la existencia de actividades y servicios de calidad, son motivos para repetir un destino. Finalmente, para un 23%, el buen trato también fue relevante.

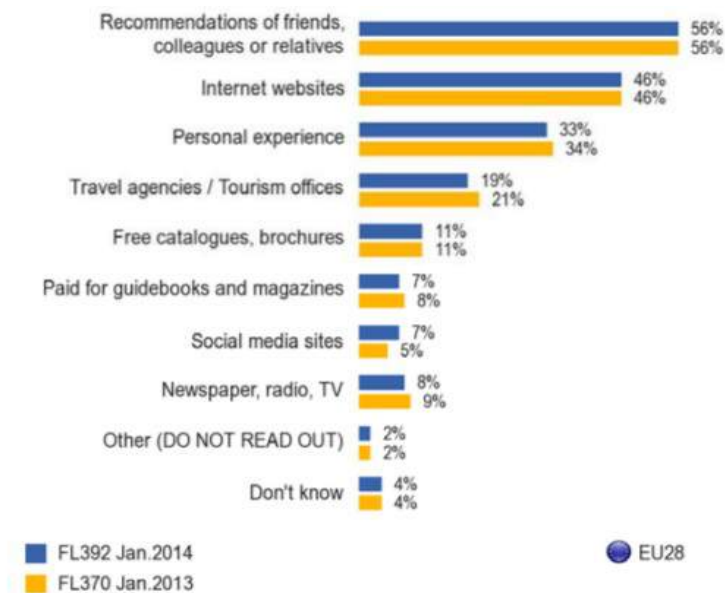
Motivos que alegan los europeos para repetir destino



Fuente: Eurobarometer 392 (2014): preferences of europeans towards tourism

Otro aspecto importante a analizar son las fuentes consultadas por los europeos a la hora de planificar un destino:

Principales fuentes consultadas por los europeos a la hora de planificar un destino turístico

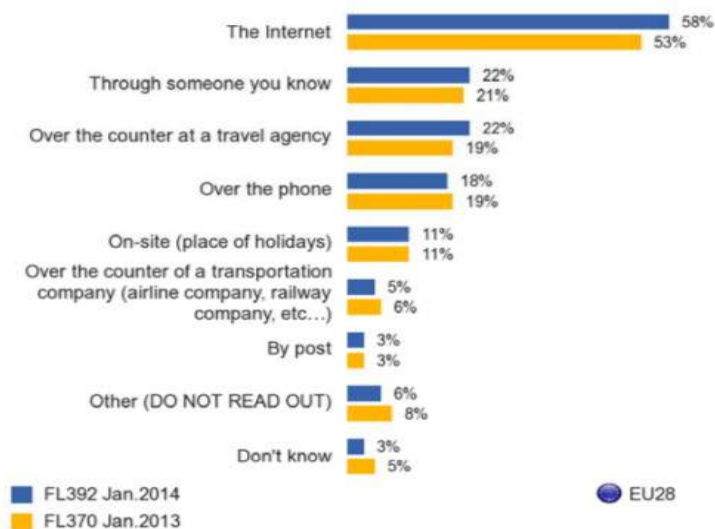


Fuente: Eurobarometer 392 (2014): preferences of europeans towards tourism

Se desprende que las opiniones de amigos, colegas o personas cercanas son las fuentes más utilizadas para planificar un destino. En segundo lugar se encuentran las páginas Web e Internet. En tercer lugar, la experiencia personal. Y en cuarto, las agencias de viajes y oficinas de turismo.

Respecto a la forma de contratar/organizar un viaje, Internet es la opción más utilizada por los europeos, además, con un incremento notable (+5 puntos) en relación al anterior eurobarómetro (2013). Le siguen, a través de un tercero, mediante una agencia de viajes y por teléfono:

## Formas más habituales de contratar/planificar/organizar los viajes por parte de los europeos

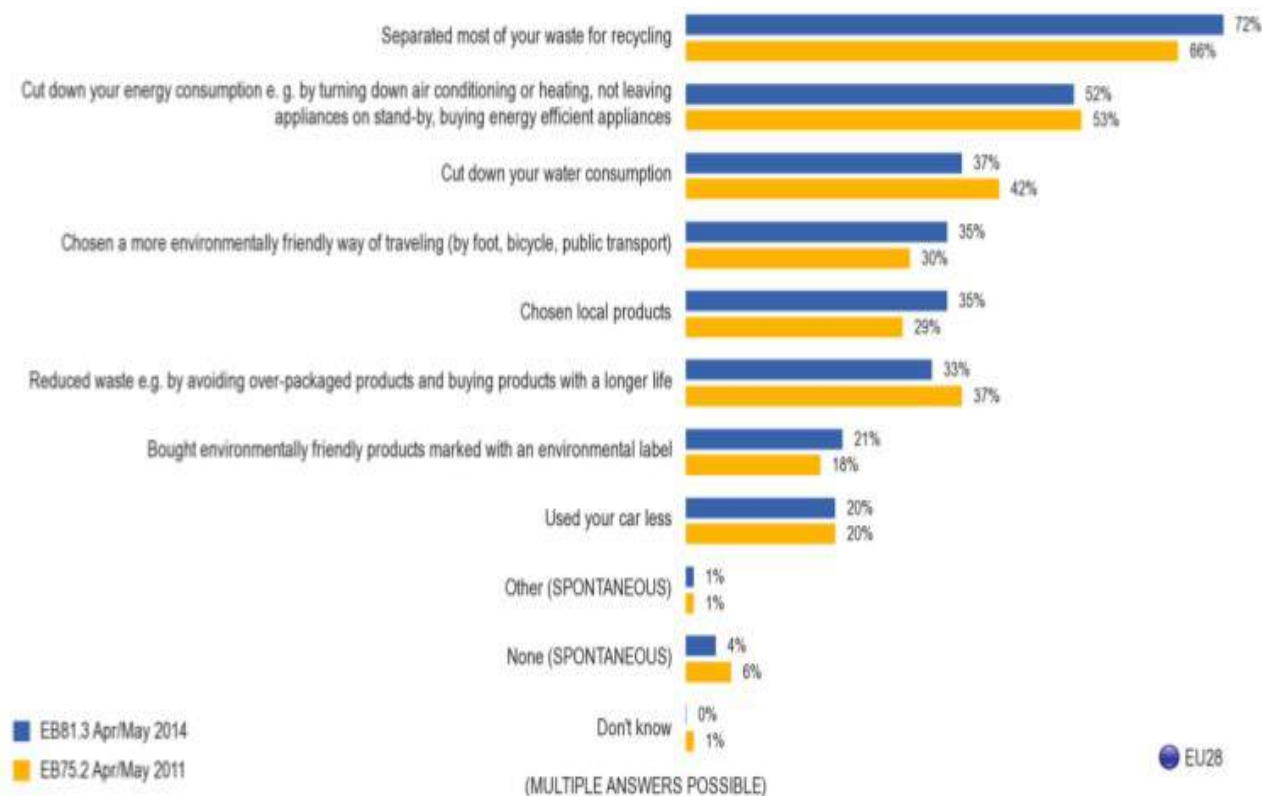


Fuente: Eurobarometer 392 (2014): preferences of europeans towards tourism

En relación con las actitudes de los europeos con respecto al medio ambiente, se ha consultado el estudio elaborado por la Comisión Europea, “Attitudes of European citizens towards the environment” (2014), y se ha constatado que para la mayor parte de los europeos, la protección del medio ambiente es una cuestión importante a nivel personal. Concretamente, la calidad del aire, del agua, de los alimentos consumidos, junto con la acumulación de residuos y la dependencia de combustibles fósiles son los ítems a los que los ciudadanos europeos otorgan mayor importancia a nivel medioambiental.

Por otro lado, un alto porcentaje de europeos (85%) creen que ellos mismos pueden jugar un papel importante de cara a la protección del medio ambiente. De hecho, la mayoría de los encuestados toman acciones en este sentido: reciclaje, gestión eficiente de la energía, ahorro de agua, uso de medios de transporte ecológicos, consumo de productos locales, a granel y ecológicos:

## Acciones adoptadas por los europeos en relación al medio ambiente



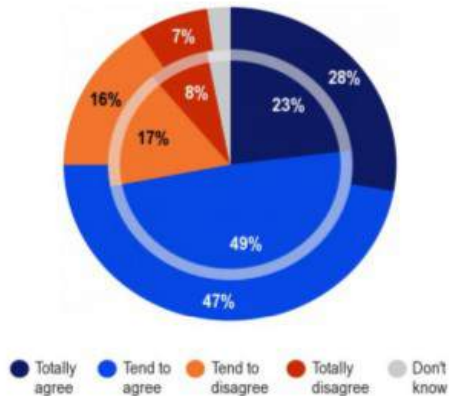
Fuente: *Special Eurobarometer 416 (2014): "Attitudes of European citizens towards the environment"*.

Concretamente, son los suecos quienes otorgan mayor importancia al hecho de viajar en medios más respetuosos con el medio ambiente (60%), seguidos de los austríacos (55%) y los holandeses (53%). Profundizando en aspectos relacionados con el uso de medios de transporte sostenibles, son de nuevo los holandeses para quienes este aspecto es más importante (33%), seguidos de los suecos (30%), los luxemburgueses (29%) y los finlandeses (27%).

Otro aspecto interesante obtenido de este Eurobarómetro es que la gran mayoría de los europeos se muestran preparados para pagar más por productos respetuosos con el medio ambiente:

## Porcentaje de europeos que están dispuestos a pagar más por productos respetuosos medioambientalmente

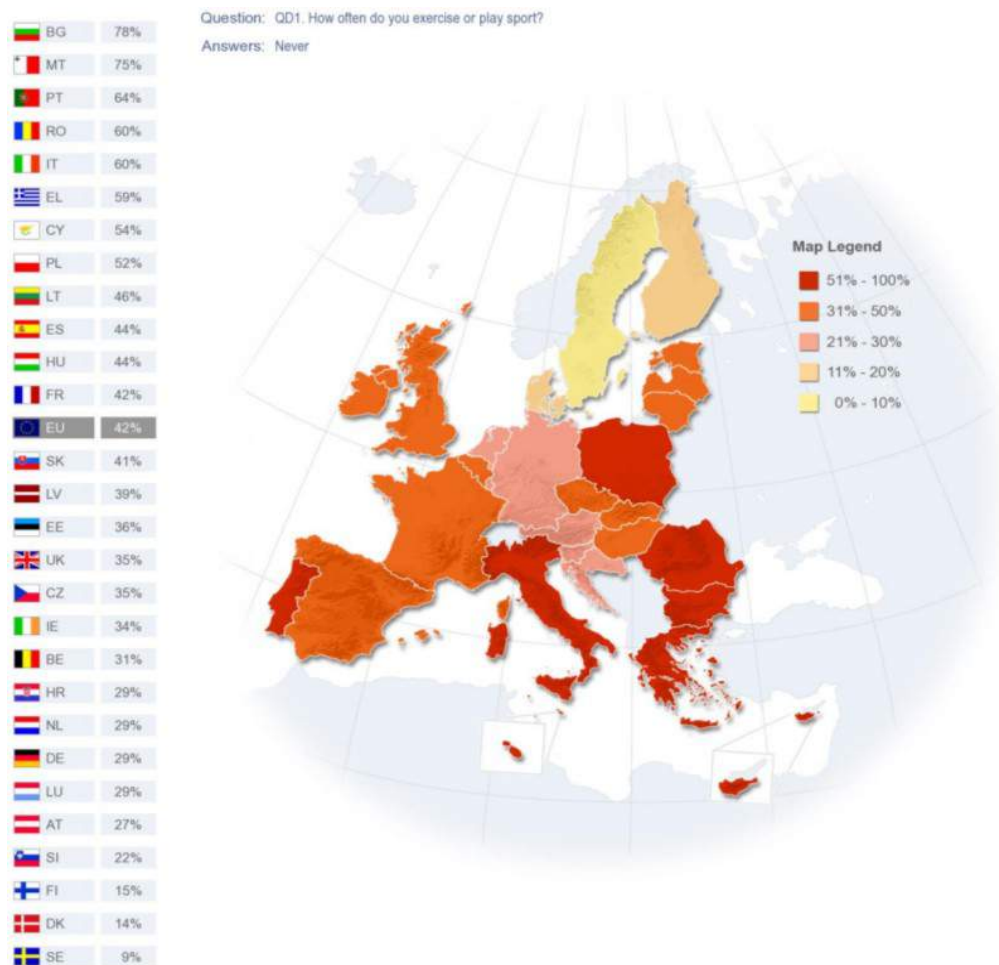
QA10. Please tell me to what extent you agree or disagree with the following statement: You are willing to buy environmentally friendly products even if they cost a little bit more.



Fuente: *Special Eurobarometer 416 (2014): "Attitudes of European citizens towards the environment"*.

Aunque el cicloturismo no tiene un enfoque deportivo ni competitivo, a priori, es de suponer que aquellas personas que realizan una actividad deportiva habitual tienen mayores probabilidades de optar a esta modalidad turística. Por este motivo, vamos a destacar qué países son los que practican deporte de forma habitual para después contrastarlos con los que actualmente practican cicloturismo:

## Niveles de ejercicio físico y deporte según país (pregunta invertida)



Fuente: *Special Eurobarometer 412 (2014): "Sport and physical activity"*.

Del gráfico anterior se desprende que los países donde más ejercicio físico se realiza son: Suecia (70%), Dinamarca (68%), Finlandia (66%), Eslovenia, Austria, Luxemburgo, Alemania y Holanda.

Si contrastamos estos países con aquellos donde actualmente se practica más el cicloturismo (Finlandia, Suecia, Hungría, Holanda, Dinamarca, Austria, Alemania y Francia) encontramos que seis de ellos coinciden.

En aquellos países donde se practica deporte, o bien, se realiza ejercicio físico de forma habitual tienen mayor probabilidad de practicar cicloturismo.

### 5.6.- Repercusiones económicas en relación al uso de la bicicleta y la práctica de cicloturismo en Europa

Del informe IECE, 2014 se han extraído algunas conclusiones relevantes en relación a las

implicaciones económicas que supone actualmente el cicloturismo en Europa:

A nivel europeo, el cicloturismo supone un impacto económico directo de 44.000 millones de euros. Esta modalidad turística genera el 44% de los beneficios de la economía vinculada a la bicicleta en países como Francia, donde supone 2.000 millones de euros en el año 2008. Pero sobre todo, el cicloturismo tiene otras consecuencias económicas vinculadas al ahorro sanitario: se estima que en Europa se ahorran entre 20 y 25.000 millones de euros al año en gasto público sanitario. En Francia este ahorro supera los 5.600 millones de euros. Este ahorro también se hace latente en materia medioambiental: cada año, los europeos ahorran 160 millones de euros en este concepto.

A nivel de medios de transporte, y teniendo en cuenta la alta compatibilidad entre la bicicleta y el ferrocarril, también se produce un beneficio económico: se estima en 1.800 millones de euros el gasto realizado por los cicloturistas en transporte público en Europa. Indirectamente, la apuesta por el cicloturismo implica mejoras el transporte público.

Cabe destacar la repercusión económica que implica la inversión pública en infraestructuras ciclables como las vías verdes. Por ejemplo, en Francia, de los 500 millones invertidos en este sentido, se han obtenido unos beneficios económicos directos nueve veces superiores (4.500 millones). En el Tour de Borgoña (Francia) en un sólo año se amortizó la inversión inicial realizada, repercutiendo en toda el área de influencia. En general, se ha constatado que por cada euro invertido en infraestructuras ciclistas, se recuperan diecinueve.

El cicloturismo también repercute positivamente a nivel de empleo. Aunque tanto la inversión como el mantenimiento de vías ciclistas en relación a su uso es mucho menor que en otras modalidades deportivas, no es menos cierto que estas actividades también generan empleo: se estima que en Francia 2.350 personas trabajan en la construcción y mantenimiento de infraestructuras ciclistas.

Se ha constatado que la práctica de cicloturismo está aumentando notablemente en Europa. En Dinamarca se estima (2008) que en torno al 13% de los turistas estaban relacionados con el ciclismo. En países como Alemania o Francia, el cicloturismo contribuye en torno a un 3% de la facturación asociada al turismo en general. En España, esta modalidad turística ya supone una facturación de 1.620 millones de euros al año.

Un efecto importante provocado por el cicloturismo es el repunte de economías locales beneficiadas



directamente de esta demanda: comercios, restauración, alojamiento, servicios asociados (alquiler de bicicletas, empresas de turismo activo, transporte de pasajeros), personal de mantenimiento y centros de interpretación.

En países como Alemania, Reino Unido o Francia; donde el cicloturismo está más desarrollado, se constata que éste ha contribuido a la gestación de nuevas actividades económicas en lugares donde anteriormente no existía turismo. Además, ocurre que en estos lugares no existen grandes empresas que deslocalicen los beneficios económicos, repercutiendo éstos directamente en el ámbito local y contribuyendo a fijar a sus residentes (IECE, 2014).

### **5.7.- El municipio de Alicante como caso de estudio: uso de la bicicleta como medio de transporte en el municipio**

Tradicionalmente, la ciudad de Alicante ha sido considerada por la población local un lugar hostil para la bicicleta como medio de transporte<sup>2</sup>. La orografía, el tráfico e incluso el clima han sido argumentos muy recurridos para rechazar este medio de transporte en la ciudad, en realidad, los mismos argumentos que se han utilizado en cualquier otra ciudad.

La movilidad ciclista en la ciudad de Alicante ha pasado de 6.000 desplazamientos diarios en los años noventa a 12.000 en el último estudio realizado, lo que supone un 2% del total de los desplazamientos diarios analizados (Ayuntamiento de Alicante, 2013). Aunque todavía bajo en términos relativos, este incremento de un 100% respecto al último estudio realizado evidencia un notable ascenso en la demanda de la bicicleta como medio de transporte en la ciudad de Alicante, aunque cabría analizar desde cuándo se ha producido este aumento.

Aunque no se dispone de estudios que lo confirmen, la percepción generalizada en el seno del colectivo Alacant en Bici es que el aumento de la demanda de la bicicleta como medio de desplazamiento cotidiano se ha producido desde la implantación del Plan de Infraestructuras Ciclistas de Alicante (PICA). Desde su aprobación en 2010, Alicante ha pasado de disponer escasos kilómetros señalizados como vías ciclistas a más de 100 en la actualidad (Ayuntamiento de

---

<sup>2</sup> El autor del presente TFM ha trabajado activamente con el colectivo Alacant en Bici (miembro de la Plataforma Comarcal por la Movilidad Sostenible de l'Alacantí, PCM) desde 2010. Durante este tiempo ha desempeñado tareas desde las estrictamente organizativas hasta la participación activa en proyectos como la implantación y gestión estratégica de redes sociales, el proyecto Torres de la Huerta y Movilidad Comarcal (aprobado en el pleno del 31 de julio de 2013 por el Ayuntamiento de Alicante), Semana Europea de la Movilidad y un sinnúmero de actividades orientadas a fomentar el uso de la bicicleta como medio de transporte en Alicante (artículos, eventos, cursos, ponencias). Desde la experiencia y accediendo a la información obtenida en el Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Alicante (PMUS), se va a proceder a realizar una aproximación a la realidad ciclista del municipio de Alicante en el marco de la movilidad sostenible.

Alicante, 2013).

Ésto no significa que el PICA haya sido suficiente para que el número de ciclistas aumente en la ciudad, pero sin duda sí ha sido determinante. A esta infraestructura (deficiente e inadecuada en muchos tramos) han acompañado otras iniciativas<sup>3</sup> como el ya inexistente alquiler público de bicicletas, la unidad ciclista de la policía local (integrada por nueve policías que, entre otras funciones, acompañan a colegios e institutos de educación secundaria de Alicante en sus salidas ciclistas), la ya suprimida Ciclovía<sup>4</sup>, la aprobación de un PMUS, la creación de un biciregistro, la instalación de cientos de aparcabicicletas por toda la ciudad y la puesta en marcha del programa Biciescuela.

Dentro del Plan de Competitividad Urbana de Alicante (Ayuntamiento de Alicante, 2014), también se constata una apuesta por la bicicleta como elemento pacificador y fundamental para la movilidad sostenible en el ámbito urbano. En este plan se incide en la necesidad de ampliar los carriles bici, recuperar la bicicleta pública y en general, fomentar su uso de cara a impulsar una ciudad orientada a la calidad de vida y a consolidar a Alicante como referente para el turismo.

A estas iniciativas, cabe destacar la de centros públicos de Alicante, como el IES Las Lomas<sup>5</sup>, el Virgen del Remedio, el Bahía de Babel, el Radio Exterior, o el Doctor Balmis que ya realizan ciclorutas e incluso, muchos de ellos, ya han incorporado a sus proyectos de centro programas de movilidad ciclista para formar a sus alumnos en materia de movilidad sostenible y uso correcto de la bicicleta en la ciudad. Estos programas, combinados con el de Biciescuela impulsado por el Ayuntamiento de Alicante, han propiciado una gran actividad ciclista en los centros de secundaria de la ciudad. Sin duda, este tipo de iniciativas son vitales para la normalización de este medio de transporte en el ámbito urbano.

Importante mencionar el papel de la Colla Ecologista d'Alacant, miembros de la cual fueron los impulsores del movimiento Masa Crítica en Alicante, y cuyo origen propició el nacimiento del colectivo Alacant en Bici. Estos movimientos sociales en favor del uso de la bicicleta son los responsables de que actualmente la bicicleta ya no sea un elemento extraño en la ciudad. La

---

3 <http://www.alicante.es/redir.php?apartado=trafico&pagina=movilidad/&titulo=Movilidad%20Sostenible%20-%20Tr%C3%A1fico%20y%20Transportes%20%2F%20Ayuntamiento%20de%20Alicante>

4 La Ciclovía fue un evento semanal donde durante los años 2010, 2011 y 2012 se suprimía el tráfico litoral para el disfrute ciudadano (<http://www.diarioinformacion.com/alicante/2009/12/11/domingos-coches-frente-mar/960230.html>)

5 Centro educativo en el que el autor de este TFM desarrolla sus funciones como docente durante la redacción del mismo

insistencia, perseverancia y buen hacer de las personas que han integrado estos movimientos han llevado a la Administración local a impulsar este medio de transporte.

Tras la consecución de un logro como fue el PICA, los movimientos sociales en torno a la bicicleta han experimentado una gran actividad en los últimos años. Tomando como referencia la participación en el evento Masa Crítica<sup>6</sup>, existente en la ciudad de Alicante desde 2003, ésta ha experimentado un notable aumento de participación (de 25 personas de media en cada reunión en el año 2011 a picos de 250 en la actualidad). También puede comprobarse a través de los canales de difusión de Alacant en Bici<sup>7</sup>, la alta actividad de este colectivo.

Se ha analizado el caso del municipio de Alicante, pero en otras localidades como Elche, San Vicente, Villena, Benidorm u Orihuela, entre otros, también existen iniciativas públicas, colectivos y movimientos sociales en favor de la bicicleta. El ascenso de este medio de transporte en la provincia de Alicante es palpable, lo que constituye un gran activo y la mayor garantía de cara a la promoción, desarrollo y consolidación del cicloturismo en esta provincia.

#### **5.8.- La demanda de turismo extranjero en la provincia de Alicante: el cicloturismo como producto turístico**

Una vez analizados el perfil del cicloturista y los países con mayor afinidad por el turismo activo, vamos a proceder a explorar cuál es la demanda extranjera actual en la provincia de Alicante y, de este modo, identificar aquellos países que nos envían un número mayor de turistas. En el siguiente paso, se cruzarán estos datos con los resultados obtenidos en la primera parte del estudio de demanda.

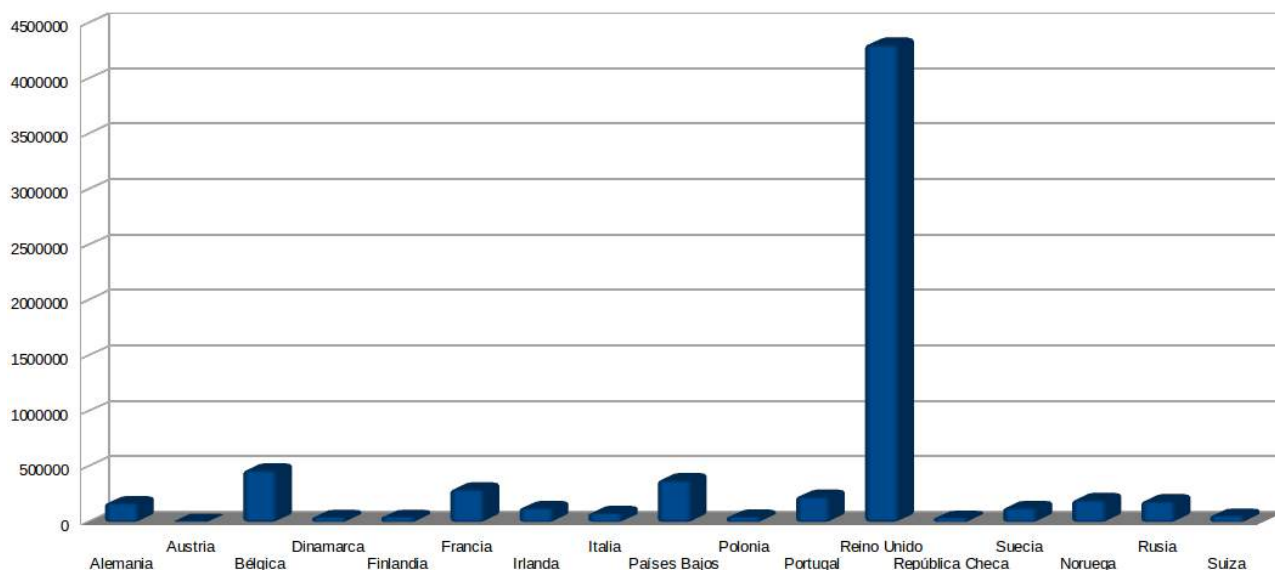
Según el último estudio publicado por la Generalitat Valenciana en relación al turismo (El turismo en la Comunitat Valenciana, 2013), los principales países emisores de turistas que viajan hasta la provincia de Alicante son (por este orden): Reino Unido, Bélgica, Países Bajos, Francia, Portugal, Noruega, Rusia, Alemania, Suecia e Irlanda.

---

<sup>6</sup> <https://www.facebook.com/mcalicante>

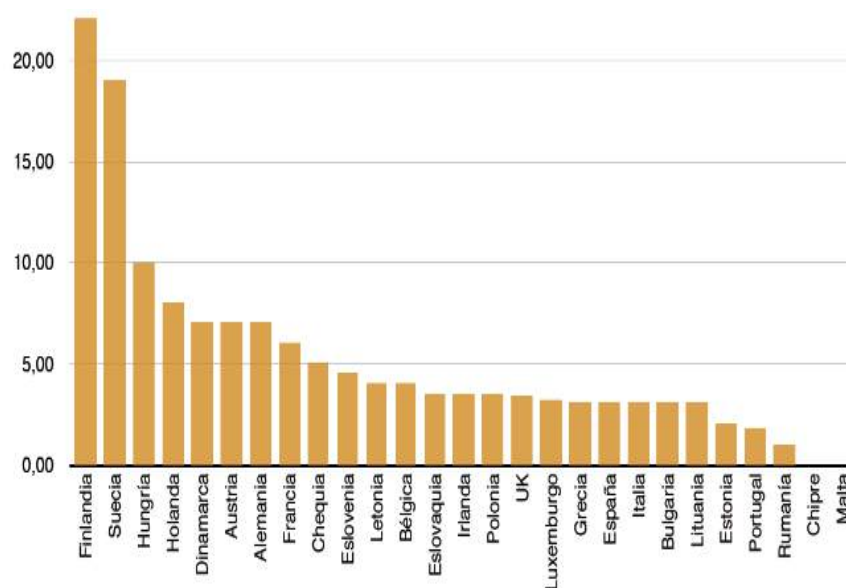
<sup>7</sup> <https://www.facebook.com/alacantenbici> / <http://alacantenbici.blogspot.com/es/>

### Número de pernотaciones en la provincia de Alicante según país de origen



Fuente: *Elaboración propia a partir del INE*

### Países que más practican cicloturismo en Europa



Fuente: *IECE, 2014.*

Si cruzamos el conjunto de países que más practican cicloturismo (por encima de un 5% de su población) con aquellos que más turistas envían a Alicante (con más de 100.000 pernотaciones al año), obtenemos los siguientes países: Suecia, Holanda (Países Bajos), Alemania y Francia.

Para clarificar los datos obtenidos, se van a plasmar en una misma tabla los países anteriores, junto con el número de turistas que han viajado a la provincia de Alicante en 2013 y el grado de afinidad

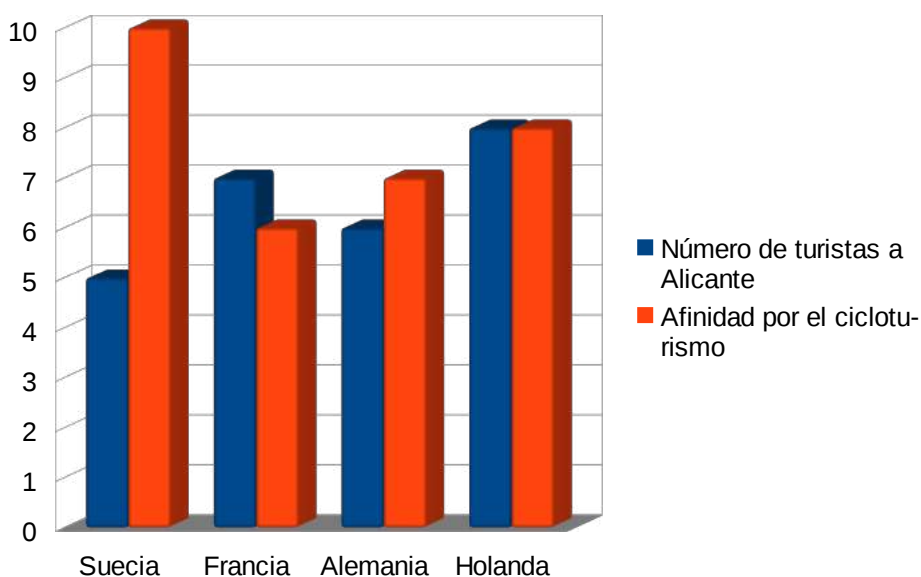
por el cicloturismo. Para una mejor comprensión del gráfico resultante, se van a ponderar valores simbólicos a los datos numéricos de la tabla:

Cruce de datos entre países que más turistas aportan a Alicante y su vínculo con el cicloturismo

| País     | Número de turistas a Alicante | Afinidad por el cicloturismo |
|----------|-------------------------------|------------------------------|
| Suecia   | 5                             | 10                           |
| Francia  | 7                             | 6                            |
| Alemania | 6                             | 7                            |
| Holanda  | 8                             | 8                            |

Fuente: *elaboración propia a partir del IECE, 2014*

Países que más turistas aportan a Alicante y más afines al cicloturismo (ponderación sobre 10)



Fuente: *Elaboración propia*

Aunque el **Reino Unido** ha quedado excluido del gráfico anterior al no alcanzar el umbral del 5%, es importante destacar que se trata de un país donde el cicloturismo está creciendo de forma notable (IECE, 2014). Sin embargo, en el Reino Unido existen ciclorutas con más de 100.000 usuarios, como la Sea to Sea (IECE, 2014). Además, **se trata del país que, con diferencia, más turismo aporta a la provincia de Alicante** (4,3 millones de pernoctaciones en 2013). Por tanto, ante una estrategia de marketing, este país debe tenerse en cuenta.

Otro país que no se ha incluido en el gráfico es **Bélgica**, sin embargo, es importante destacar que este país es uno de los que más utiliza la bicicleta como medio de transporte (consultar marco conceptual del presente TFM). No en vano, Bélgica es uno de los tres países que más cicloturistas

aportan a Francia (IECE, 2014). Otro dato significativo en relación a Bélgica es que fue en este país en 1998 donde nació la Asociación Europea de las Vías Verdes (IECE, 2014). Además, este país es el segundo que más turistas aporta a Alicante (469445 pernотaciones en 2013). En este sentido, y aunque no aparezca entre los que más practican cicloturismo, al igual que el Reino Unido, debe tenerse en cuenta de cara a una estrategia de marketing.

Una vez identificados los países emisores de turistas a la provincia de Alicante, vamos a proceder a estudiarlos más a fondo en cuanto a su relación con el cicloturismo y el uso de la bicicleta en general:

Países donde el cicloturismo es importante y cuyos ciudadanos viajan habitualmente a Alicante

| País     | Cultura de bicicleta  |
|----------|---|
| Holanda  | <ul style="list-style-type: none"> <li>- País ejemplo en movilidad ciclista, donde hay más bicis que habitantes (18M frente a 16M) y donde casi dos millones de holandeses están dispuestos a hacer vacaciones en bici. Dispone de 29.000 km de itinerarios ciclistas.</li> <li>- 18,6 millones de viajes al extranjero. Gusto por el contacto con la naturaleza (camping) y paisajes variados y etnología. Buscan el confort del alojamiento y la seguridad en las rutas, con poco o ningún tráfico motorizado. Alto aprecio por el tren y la intermodalidad. Gusto por los productos mixtos (bici-barco) y productos en estrella, es decir, varias rutas a partir de un punto común, combinados con itinerancias. Cada vez buscan más bicicletas eléctricas. Elevado uso de geolocalización. Aprecio por los fietscafé (café-bici) y servicios asociados a los usuarios ciclistas.</li> </ul> |
| Alemania | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Este país cuenta con más de 40 millones de desplazamientos habituales, gracias a una política de incentivo del uso de la bicicleta y apuesta por la intermodalidad. Un 34% de los alemanes usan la bicicleta en vacaciones. Dispone de 60.000 km de infraestructuras ciclistas.</li> <li>- 47,5 M de viajes al extranjero. Tiempo de viaje, 5-10 días. Búsqueda de paisajes variados de naturaleza y con calidad de servicios. Gusto por ofertas mixtas: cultura, gastronomía, patrimonio, paisajes, poblaciones locales. Habitados al Bed &amp; Bike, alojamientos con garantías de servicios para el ciclista: parking cubierto y seguro, herramientas, información de rutas y transporte público/intermodalidad. Creciente demanda de bicis eléctricas. Alto uso de nuevas tecnologías.</li> </ul>  |

|              |   |
|--------------|---|
| Gran Bretaña | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Cultura de la bicicleta en desarrollo. 1% de la población la usa como medio de transporte (500.000 personas de forma habitual). Un 3% de la población practica cicloturismo. Dispone de 60.000 km de infraestructuras ciclistas.</li> <li>- El 75% de los británicos repite con el cicloturismo. Gusto por pequeños hoteles familiares. Destinos rurales. Búsqueda de experiencias sin coche: salud, libertad y ecología, con actividades complementarias y servicios de proximidad. Aprecio por la intermodalidad. Interés por productos empaquetados. Uso de GPS. Gusto por combinaciones bici-barco.</li> </ul> |
| Bélgica      | <ul style="list-style-type: none"> <li>- El 70% de la población utiliza la bicicleta de forma habitual (zona de Flandes). 10.000 km de infraestructuras. Zona Valona escasa cultura de bicicleta.</li> <li>- 8,5 M de viajes al extranjero. Alojamiento preferido tipo Bed &amp; Breakfast con desayunos potentes. Gusto por la diversidad de paisajes y climatología suave. Búsqueda de itinerarios tranquilos. Atracción por ofertas mixtas: cultural y actividades complementarias. Aprecio por la intermodalidad. Creciente demanda de eléctricas. Acostumbrados a Cafes-Bici.</li> </ul>   |
| Suecia       | <ul style="list-style-type: none"> <li>- En Suecia, un 18% de los desplazamientos urbanos se realiza en bicicleta.</li> <li>- En torno a un 19% de la población sueca practica cicloturismo.</li> </ul>   |
| Francia      | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Crecimientos en el uso de la bicicleta como medio de transporte de hasta un 300% en Lyon y Villeurbanne entre 1995 y 2006.</li> <li>- La cifra de negocio en relación a la bicicleta en Francia asciende a 4.500 Millones de euros y 35.000 puestos de trabajo, casi el 50% de ellos en turismo.</li> <li>- Los gastos en transporte de los cicloturistas franceses ascienden a 206 Millones de euros.</li> <li>- Francia dispone de ciclorutas de 800 km como la Loire à Vélo y Le Tour de Bourgogne à Vélo.</li> </ul>   |

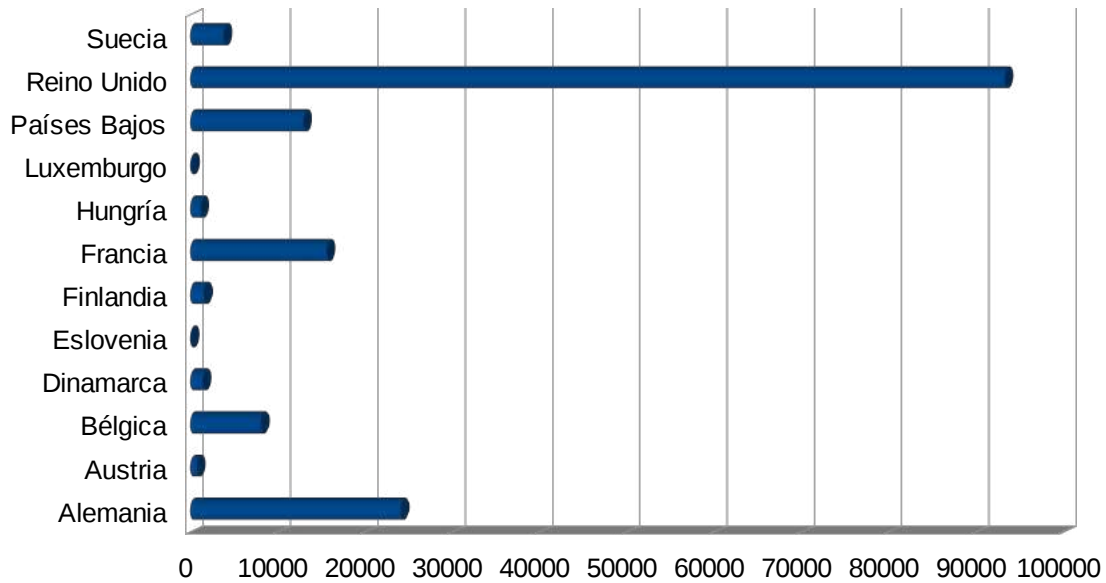
Fuente: *Elaboración propia, a partir del IECE, 2014*

### **5.9.- El colectivo de residentes de origen extranjero de la provincia de Alicante como usuarios de cicloturismo**

Uno de los segmentos a explorar de cara a potenciar el cicloturismo y que pueden ser una fuente importante de demanda de esta modalidad turística en la provincia de Alicante es el de los residentes de origen extranjero. Para ello, aprovechando las conclusiones alcanzadas en este TFM acerca de los países más propensos a practicar cicloturismo, cruzados con las bases de datos del Instituto Nacional de Estadística en referencia a los residentes originarios de dichos países, vamos a

elaborar un gráfico a partir del cual poder extraer algunas conclusiones:

Número de residentes en Alicante en términos absolutos cuyo país de origen tiene gran afinidad por el cicloturismo



Fuente: *Elaboración propia a partir del INE*

De un total de 163.095 residentes de origen extranjero procedentes de países donde existe una cultura cicloturista o al menos, una predisposición contrastada a practicarlo, destacan, las del Reino Unido (93.313), Alemania (24.099), Francia (15.614), Países Bajos (12.951), y Bélgica (8.082). La sueca, con un total de 3.841 residentes, es la última comunidad con un número destacable de residentes en la provincia de Alicante.

La existencia de una destacada población de residentes en Alicante con origen en países de cultura ciclista ofrece una gran oportunidad para explorar una demanda potencial de cicloturismo y que debe ser considerada. En una fase posterior, cabría analizar las lenguas más utilizadas por estos colectivos de cara a una estrategia de difusión diferenciada.



## **6.- Análisis de los recursos territoriales y sociales para desarrollo del cicloturismo**

Para un desarrollo local sostenible, la sociedad y el territorio que le da soporte, son los dos factores más determinantes de cara a diseñar un *plan estratégico* que impulse una actividad como el cicloturismo. Por ello, en este apartado se va a realizar un estudio de los posibles viales que puedan ser aprovechados para el impulso de esta modalidad turística (nivel territorial). Asimismo, en este mismo apartado se van a analizar los agentes sociales directamente implicados en el fomento del uso de la bicicleta como medio de transporte y que se agrupan en forma de colectivos, asociaciones o movimientos sociales.

### **6.1.- Introducción y criterios**

La provincia de Alicante cuenta con un buen número de vías ciclistas, vías verdes y ciclorutas. En muchas ocasiones éstas se perciben como inconexas, lo que, desde un punto de vista del cicloturismo, constituye un problema, pues en su definición más pura, esta tipología turística viene determinada por la posibilidad de recorrer un territorio sin necesidad de utilizar otros medios de transporte, o al menos minimizar su uso.

Tal y como se plantea en los objetivos del presente TFM, se pretende generar un mapa que integre el mayor número de infraestructuras y vías ciclables de la provincia de Alicante, así como los medios de transporte que faciliten la intermodalidad con la bicicleta. Para ello, se van a crear una serie de capas que faciliten la comprensión del mapa final: capa vías verdes, capa vías ciclistas, capa ciclorutas Diputación, capa ciclorutas centros BTT, capa ciclorutas recomendadas, capa ciclorutas de interconexión y una capa intermodalidad, donde se marcarán los lugares accesibles mediante ferrocarril<sup>8</sup>.

Para llevar a cabo esta tarea, se va a utilizar la aplicación Web gratuita y española Wikiloc<sup>9</sup>, mashup<sup>10</sup> basada en Google Maps, compatible con la aplicación Google Earth y adaptada tanto a sistemas Android como iOS (Apple). La elección de este entorno es debido a la facilidad que ofrece para crear capas, aquí llamadas “grupos”, los cuales permiten clasificar las rutas y mostrarlas u ocultarlas según las necesidades del usuario. Wikiloc goza de gran aceptación entre la comunidad ciclista, lo que la convierte en una gran fuente de rutas que los usuarios comparten y que van a

---

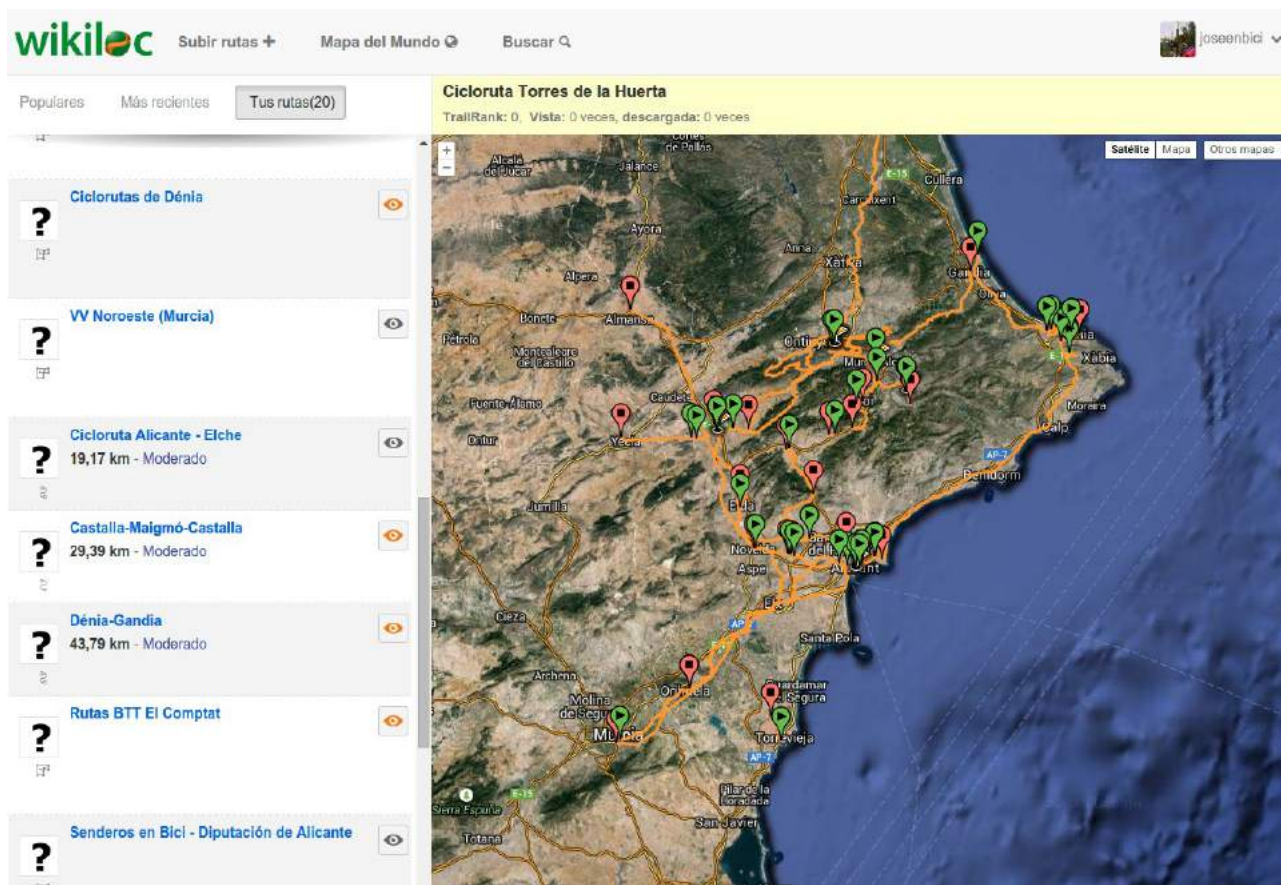
<sup>8</sup> Se ha incluido una capa extra llamada “senderos a pie” como complemento de turismo activo muy relacionado al cicloturismo

<sup>9</sup> <http://es.wikiloc.com/wikiloc/home.do>

<sup>10</sup> Aplicación Web híbrida basada en otra ya existente

permitir enriquecer el resultado final de este TFM. Su compatibilidad multiplataforma, unida a su alta funcionalidad (permite exportar a diferentes formatos como KML o GPX) y su fuerte conexión con el ciclismo, convierten a Wikiloc en el entorno ideal para desarrollar el mapa final.

#### Ejemplo de agrupación de capas con Wikiloc



*Fuente: Elaboración propia a partir de Wikiloc*

Finalmente, para concatenar rutas en formato KML, se ha utilizado una herramienta llamada KMLMerge, la cual puede ser descargada de forma gratuita en <https://groups.google.com/forum/#!topic/kml-support-getting-started/gd9cpJ7XuBY>.

En relación a los criterios adoptados para la elección de las ciclorutas, cabe destacar que el mayor problema al que se enfrenta un ciclista para realizar una ruta es el tráfico motorizado. En este sentido, para la elaboración de este mapa se han priorizado aquellas vías donde el tráfico sea escaso o inexistente. El objetivo es recopilar el mayor número de ciclorutas recomendadas para la práctica de cicloturismo. En un futuro trabajo se deberán seleccionar aquellas ciclorutas que permitan recorrer la mayor parte del territorio, junto con otras de segundo nivel; para después adecuarlas y señalarlas apropiadamente. Este TFM destaca la existencia de un recurso que más adelante deberá

tratarse para convertirlo en un producto turístico atractivo.

## 6.2.- Sistematización y organización de una red de vías ciclables de la provincia de Alicante

En este apartado se van a recopilar y clasificar los principales viales que pueden ser aprovechados para al práctica de cicloturismo. Tal y como se ha especificado en punto anterior, la plataforma tecnológica sobre la que se van a implementar las ciclorutas es Wikiloc. Concretamente, en la dirección <http://es.wikiloc.com/wikiloc/user.do?name=joseenbici&id=1423612>, pueden descargarse de forma independiente cada uno de los itinerarios analizados en los subapartados siguientes<sup>11</sup>.

### 6.2.1.- Vías verdes

En esta capa se van a añadir las vías verdes existentes en la provincia de Alicante:

- Vía verde del Maigó-Agost
- Vía verde de Alcoi
- Vía verde del Xixarra
- Vía verde del río Serpis
- Vía verde de Torrevieja
- Vía verde de Dénia
- Vía verde del Noroeste de Murcia<sup>12</sup>



Fuente: *Elaboración propia a partir de Wikiloc*

### 6.2.2.- Vías ciclistas

En esta capa se van a incluir aquellas infraestructuras ciclistas expresamente construidas y que tienen un fin asociado a la movilidad, es decir, a comunicar poblaciones. Habitualmente, este tipo de vías ciclables presentan discontinuidades y no favorecen la práctica de cicloturismo debido a su proximidad a vías de tráfico motorizado elevado. Sin embargo, pueden ser útiles de cara a conectar áreas geográficas, motivo por el cual se ha considerado relevante incluirlas en este estudio.

- Vía ciclista Alicante – Elche (CV-86)
- Vía ciclista Alicante – Apeadero de Agost (Avda. Universidad, A-77a, CV-824)
- Vía ciclista Ciudad Quesada – Torrevieja (CV-905)
- Vía ciclista Torrevieja – Guardamar (N-332)

---

11 A fecha 3 de junio de 2015 se han recopilado un total de 164 ciclorutas

12 Esta vía verde se va a incluir debido a su proximidad con la provincia de Alicante y su fácil acceso desde Orihuela – Murcia

- Vía ciclista ronda sur Elche (EL-20)
- Vía ciclista Elche – Santa Pola (CV-865)
- Vía ciclista Benidorm – Polop (CV-70)
- Vía ciclista l'Albir – Altea (CV-7651)

### 6.2.3.- Ciclorutas impulsadas por la Diputación provincial de Alicante

En esta capa se van a incorporar las ciclorutas publicadas por la Diputación provincial de Alicante a través de su Web. Se trata de una veintena de rutas ciclables que permiten combinar el uso de la bicicleta con la visita de lugares emblemáticos de la provincia de Alicante.

Ciclorutas impulsadas por la Diputación de Alicante



Fuente: *Elaboración propia a partir de Wikiloc*

### 6.2.4.- Ciclorutas impulsadas por la Generalitat Valenciana: los centros BTT de la provincia de Alicante

En esta capa se van a incluir las rutas diseñadas por la Comunitat Valenciana a través de los dos centros BTT existentes en la provincia de Alicante: el de El Comptat y el de Parcent.

### 6.2.5.- Ciclorutas culturales

Desde un punto de vista del cicloturismo, disponer de ciclorutas con una alta carga histórica o literaria tiene una gran importancia, pues se combina no sólo la posibilidad de recorrer paisajes naturales y conocer los lugares por donde transcurre una ruta, sino que también permite revivir la vida y obra de ilustres poetas como Miguel Hernández o conocer la historia y leyenda de Rodrigo Díaz de Vivar (El Cid Campeador). Otra cicloruta, de carácter netamente cultural, que se va a incluir en esta agrupación de mapas es el de las Torres de la Huerta de Alicante. Estas tres rutas, junto con la del Camino de Santiago del Sureste, van a ser incluidas en esta parte del estudio en formato KML para su puesta en valor en futuros planes de cicloturismo.

### 6.2.6.- Ciclorutas recomendadas

En muchas ocasiones, son los propios ciclistas quienes descubren rutas accesibles y de escaso tráfico motorizado. En este sentido, se van a incluir algunas ciclorutas habitualmente transitadas por ciclistas y que pueden tener una importancia de cara a mejorar la conectividad de otras rutas.

### **6.2.7.- EuroVelo EV8.**

Por último, se va a incorporar una capa por donde previsiblemente transcurrirá el ramal mediterráneo de la EuroVelo. Este track no es exacto, pues ha sido realizado sobre plano tras estudiar los municipios afectados por el mismo.

### **6.2.8.- Las vías pecuarias como infraestructura para el cicloturismo**

En relación a las vías pecuarias, según la ley 3/2014, del 11 de julio, de la Generalitat, de Vías Pecuarias de la Comunitat Valenciana, en su artículo 28, *“Siempre que se respete el tránsito ganadero, las vías pecuarias podrán servir también para el esparcimiento y recreo públicos y podrán ser utilizadas, sin necesidad de autorización previa, para el paseo, el senderismo, la cabalgada, el **cicloturismo** y cualquier otra forma de desplazamiento deportivo sobre vehículo no motorizado.”*.

Tras buscar sin éxito los tracks de las vías pecuarias de la provincia de Alicante, se ha desestimado la inclusión de estas vías en el presente estudio, lo que no impide hacerlo en trabajos posteriores.

### **6.2.9.- Senderos impulsados por la Diputación provincial de Alicante. Las rutas de senderismo como complemento del cicloturismo**

Tomando como base el respeto al medio ambiente y la movilidad sostenible, si caminar y el uso de la bicicleta son los medios menos agresivos con el entorno, se desprende que las rutas de senderismo pueden tener cabida en este TFM, al menos de forma complementaria. Este motivo, junto con la versatilidad de la bicicleta, que permite al ciclista convertirse en “senderista” fácilmente, nos ha llevado a estimar oportuno incluir en este estudio un conjunto de rutas de senderismo que permitan al cicloturista combinar el propio viaje en bicicleta con caminos y sendas. Por ejemplo, si un cicloturista pernocta en un hostel de Villena y sabe de la existencia de rutas de senderismo en esta población del Alto Vinalopó, puede que “aparque” momentáneamente su bicicleta (en el propio hostel) para realizarla. La sencillez y proximidad de ambas modalidades de turismo activo sugieren su inclusión en este TFM. Siguiendo con esta filosofía de turismo activo (no tanto deportivo), se han incorporado sólo aquellas rutas de senderismo publicadas tanto por la Diputación de Alicante como por la Federación de Deportes de Montaña de la Comunidad Valenciana con una dificultad de tipo bajo<sup>13</sup>.

Siguiendo con esta filosofía de turismo activo, se podrían generar, a posteriori, productos turísticos

---

13 Su inclusión en este TFM no implica que se puedan realizar necesariamente en bicicleta.



#### **6.4.- Los recursos sociales**

En la provincia de Alicante existen un buen número de movimientos, colectivos y asociaciones en defensa de la movilidad sostenible en general, y el uso de la bicicleta como medio de transporte en particular repartidos por toda la geografía. Desde un punto de vista del desarrollo local integrado, este apartado se considera como uno de los pilares básicos sobre los que construir un plan estratégico de cicloturismo. En la siguiente tabla se muestra una recopilación de los grupos con actividad reciente en la provincia de Alicante:

| Nombre del colectivo/ asociación o movimiento                       | Página Web/ Correo electrónico  | Número de seguidores en redes sociales <sup>16</sup> | Actividades  | Domicilio                                |
|---|---|--|--|--|
| Alacant en Bici (AenB)  | <a href="http://alacantenbici.blogspot.com/">http://alacantenbici.blogspot.com/</a><br><a href="https://www.facebook.com/alacantenbici">https://www.facebook.com/alacantenbici</a><br><a href="https://twitter.com/alacantenbici">https://twitter.com/alacantenbici</a><br><a href="mailto:alacantenbici@gmail.com">alacantenbici@gmail.com</a><br><a href="http://ail.com">ail.com</a> | 2140   | Promoción del uso de la bicicleta como medio de transporte, actividades cicloturismo, eventos reivindicativos, semana de la movilidad, reuniones con la administración | Calle Tabarca, 12, entresuelo. Alicante. |
| Plataforma Comarcal por la Movilidad Sostenible de l'Alacantí (PCM) | <a href="http://pcmovilidad.blogspot.com.es/">http://pcmovilidad.blogspot.com.es/</a><br><a href="https://www.facebook.com/lapcm">https://www.facebook.com/lapcm</a>  | 236  | Semana de la movilidad, reuniones con la administración, propuestas y resoluciones en favor de la movilidad sostenible   | Gonzalo Mengual, 1. Alicante.            |
| Elx en Bici   | <a href="http://elxenbici.blogspot.com.es">http://elxenbici.blogspot.com.es</a><br><a href="mailto:elxenbici@gmail.com">elxenbici@gmail.com</a>   | 275  | Promoción del uso de la bicicleta como medio de transporte, actividades cicloturismo, eventos reivindicativos, semana de la movilidad, reuniones con la administración | Solars, 40. Elche.                       |
| Villena en Bici   | <a href="mailto:villenaenbici@gmail.com">villenaenbici@gmail.com</a><br><a href="http://ail.com">ail.com</a>  | 496  | Promoción del uso de la bicicleta como medio de transporte, actividades cicloturismo, eventos reivindicativos, semana de la  | No disponible                            |

<sup>16</sup> A fecha, mayo 2015



|   |   |      |   |   |
|---|---|------|---|---|
|   |   |      | movilidad,<br>reuniones con la<br>administración                                |   |
| Massa Crítica<br>Alacant/Masa<br>Crítica Alicante | <a href="https://www.facebook.com/mcalicante">https://www.facebook.com/mcalicante</a><br><br><a href="https://twitter.com/mcalicante">https://twitter.com/mcalicante</a>  | 6129 | Evento cíclico<br>lúdico-<br>reivindicativo por<br>las calles de<br>Alicante    | Horario de<br>Invierno (octubre-<br>marzo): El primer<br>sábado de cada<br>mes a las 12:00h.<br><br>Horario de Verano<br>(abril-septiembre):<br>El primer viernes<br>de cada mes a las<br>20:00h.<br><br>Lugar: Plaza de<br>Toros de Alicante       |
| Bici Crítica Elx                                  | <a href="https://www.facebook.com/bicicriticaelx">https://www.facebook.com/bicicriticaelx</a><br><br><a href="https://twitter.com/bicicriticaelx">https://twitter.com/bicicriticaelx</a><br><br><a href="https://www.facebook.com/groups/bicicriticaelx/?fref=ts">https://www.facebook.com/groups/bicicriticaelx/?fref=ts</a> | 1126 | Evento cíclico<br>lúdico-<br>reivindicativo por<br>las calles de Elche          | Horario de<br>Invierno (octubre-<br>marzo): El primer<br>sábado de cada<br>mes a las 12:00h.<br><br>Horario de Verano<br>(abril-septiembre):<br>El primer viernes<br>de cada mes a las<br>20:00h.<br><br>Lugar: Plaça de<br>l'Algeps<br>(Chimeneas) |
| Masa Critica San<br>Vicente                       | <a href="https://www.facebook.com/MasaCriticaSanVicente">https://www.facebook.com/MasaCriticaSanVicente</a>   | 259  | Evento cíclico<br>lúdico-<br>reivindicativo por<br>las calles de San<br>Vicente | Segundo sábado<br>de cada mes a las<br>12:00 horas (salida<br>12:30) en el centro<br>Outlet de San<br>Vicente ubicado a<br>la entrada del<br>pueblo frente a la<br>colonia Santa<br>Isabel  |
| Bici Crítica Elda-<br>Petrer                      | <a href="https://www.facebook.com/pages/Bi">https://www.facebook.com/pages/Bi</a>   | 235  | Evento cíclico<br>lúdico-   | Último viernes<br>cada de mes a las   |

|               |         |   |     |   |  |
|---------------|---------|---|-----|---|--|
|               |         | <a href="https://www.facebook.com/pages/Masa-Cr%C3%ADtica-Elda-Petrer/109375545812711">ciCr<br/>%C3%ADtica-<br/>Elda-<br/>Petrer/109375545<br/>812711</a>   |     | reivindicativo por las calles de Elda y Petrer                  | 18.30 horas en otoño e invierno y a las 19.30 horas en primavera y verano. Punto de encuentro: Rambla dels molins, al final de la Avda de Madrid |
| Masa Benidorm | Crítica | <a href="https://www.facebook.com/pages/Masa-Cr%C3%ADtica-Benidorm-2030-P-Triangular/1464593857145429">https://www.facebook.com/pages/Masa-Cr%C3%ADtica-Benidorm-2030-P-Triangular/1464593857145429</a> | 193 | Evento cíclico lúdico-reivindicativo por las calles de Benidorm | 20:30 horas el primer viernes de cada mes en la plaza triangular de Benidorm.  |
| Masa Orihuela | Crítica | <a href="https://www.facebook.com/masacritica.orihuela">https://www.facebook.com/masacritica.orihuela</a>   | 274 | Evento cíclico lúdico-reivindicativo por las calles de Orihuela | No disponible  |

En la práctica totalidad de las grandes poblaciones de la provincia de Alicante existen colectivos o asociaciones en defensa de la bicicleta, muchas de ellas integradas en la ONG estatal Conbici. Este hecho es el principal argumento de cara al impulso del cicloturismo en la provincia de Alicante, y deben mantenerse reuniones con estos colectivos para desarrollo de un plan estratégico.

## 7.- Síntesis en matriz DAFO de los resultados obtenidos en este estudio

En la siguiente tabla se va a realizar una síntesis de los principales resultados obtenidos en los estudios anteriores, para ello se va a utilizar la metodología DAFO, para destacar las fortalezas, oportunidades, debilidades y amenazas encontradas en relación con la práctica de cicloturismo en la provincia de Alicante. Esta matriz va a facilitar el diseño de algunas estrategias y recomendaciones de cara al desarrollo de un plan estratégico de cicloturismo.

|                  | Fortalezas  | Debilidades   |
|------------------|---|---|
| Análisis interno | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Existencia de colectivos, asociaciones y movimientos en defensa de la movilidad sostenible y el fomento del uso de la bicicleta con los que contar para diseñar un producto cicloturístico.</li> <li>- Existencia en el ámbito educativo de programas y proyectos orientados a fomentar la movilidad sostenible y hábitos saludables.</li> <li>- Existencia de tímidas políticas para la promoción del cicloturismo en la provincia de Alicante por parte de la Diputación.</li> <li>- Aumento considerable del uso de la bicicleta como medio de transporte en las ciudades de mayor tamaño de la provincia de Alicante.</li> <li>- Existencia de políticas autonómicas orientadas a promover la movilidad sostenible.</li> <li>- Gran aceptación de la bicicleta por parte de la sociedad española.</li> <li>- La mayoría de la población local sabe montar en bicicleta.</li> <li>- En la mayor parte de los hogares españoles hay al menos una bicicleta.</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Información sólo orientativa en relación a la EuroVelo a su paso por al provincia de Alicante. Inexistencia de un track.</li> <li>- Existencia de vías verdes en la provincia de Alicante en abandono: por ejemplo, vía verde del Xixarra en su tramo entre Bocairant y Lorcha.</li> <li>- Necesidad actual de convivir con tráfico motorizado en muchos tramos de la red de ciclorutas provincial.</li> <li>- Desconexión entre vías verdes o vías verdes parcialmente desaparecidas: Maignó-Ibi-Alcoi.</li> <li>- Existencia de vías ciclistas, normalmente de tipo pista bici, inconexos.</li> <li>- Intermodalidad en tren deficiente: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Oferta de plazas para bicicletas en ferrocarriles escasa e incómoda.</li> <li>• Web de ferrocarriles no permite la reserva de plazas en</li> </ul> </li> </ul> |

|  |   |
|--|---|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>- La mayor parte de las bicicletas existentes en España son de tipo BTT.</li> <li>- Naturaleza económica del cicloturismo compatible con el respeto al medio ambiente.</li> <li>- Actividad generadora de empleo local que contribuye a asentar población allá donde se desarrolla.</li> <li>- Existencia de vías verdes en la provincia de Alicante relativamente bien mantenidas.</li> <li>- Existencia de dos centros BTT con servicios de apoyo y alquiler de bicicletas.</li> <li>- Existencia de un buen número de ciclorutas tipo BTT.</li> <li>- Existencia de ciclorutas en buen estado.</li> <li>- Existencia de vías ciclistas aprovechables (caminos rurales, principalmente).</li> <li>- Existencia de una importante industria turística aprovechable para el desarrollo del cicloturismo: alojamiento, restauración, ocio, cultura.</li> <li>- Provincia de gran atracción turística.</li> <li>- Buena parte de los turistas extranjeros provienen de países donde el cicloturismo ya es una realidad.</li> <li>- Modalidad muy atractiva para el turista senior.</li> <li>- Existencia de servicios aprovechables para el cicloturismo: talleres y</li> </ul> | <p>bicicleta.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Desconocimiento general en relación al porte de bicicletas en autobuses interurbanos.</li> <li>- Tipología de turismo desconocida para la mayoría de la población local.</li> <li>- Población “encasillada” en un perfil excursionista del ciclismo.</li> <li>- Desconocimiento político de esta modalidad de turismo activo.</li> <li>- Bicicletas de la población local poco equipadas para el cicloturismo (cestas, alforjas, portaequipajes, remolques) y ergonomía deficiente para largas distancias.</li> <li>- Aunque la mayoría de la población española sabe montar en bicicleta, sólo la mitad tiene una bicicleta para uso personal.</li> </ul> |
|--|---|

|                         |   |  |
|-------------------------|---|--|
|                         | <p>tiendas de bicicletas.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Existencia de una red de senderos de pequeño y largo recorrido aprovechables como complemento al cicloturismo.</li> <li>- Existencia de una red de ferrocarriles que permiten el acceso (aunque muy limitado) de bicicletas.</li> <li>- Existencia de una red de autobuses interurbanos que permiten el porte (con condiciones) de bicicletas.</li> <li>- Diversidad cultural: pueblos y ciudades milenarias con gran atractivo histórico y cultural.</li> <li>- Diversidad de paisajes, desde zonas boscosas hasta semidesérticas.</li> <li>- Existencia de humedales de gran valor medioambiental.</li> <li>- Existencia de una importante comunidad de residentes extranjeros. Muchos de ellos provenientes de países afines al cicloturismo y al turismo activo.</li> <li>- Gran afición al ciclismo por parte de la población local: BTT, de ruta y paseo.</li> <li>- Existencia de casos de éxito relativamente cercanos: Girona, Menorca.</li> <li>- Tipología de turismo no estacional.</li> </ul> |  |
|                         | <b>Oportunidades</b>  | <b>Amenazas</b>  |
| <b>Análisis externo</b> | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Apuesta europea por el cicloturismo a través de la Eurovelo.</li> <li>- Oportunidad para participar del diseño y mejora de la EuroVelo a su</li> </ul>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>- El desconocimiento del potencial del cicloturismo y en general de las bondades del uso de la bicicleta pueden provocar rechazo</li> </ul> |

|   |  |
|---|--|
| <p>paso por Alicante.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Oportunidad de desarrollo para un gran número de municipios que se ven afectados por la red de vías ciclables de la provincia de Alicante.</li> <li>- Sector emergente al alza en Europa aprovechable.</li> <li>- Posibilidad de promover un tipo de turismo activo aprovechando las sinergias del plan estratégico global del turismo de la Comunidad Valenciana 2010-2020.</li> <li>- Oportunidad para generar una actividad económica baja en carbono.</li> <li>- Oportunidad para mejorar la movilidad sostenible interurbana aprovechando y mejorando la red de ciclorutas de Alicante.</li> <li>- Existencia de ayudas europeas a estrategias económicas respetuosas con el medio ambiente.</li> <li>- Posibilidad de avanzar hacia modelos turísticos diversificados.</li> <li>- Oportunidad para desestacionalizar el turismo.</li> <li>- Posibilidad de avanzar hacia modelos turísticos experienciales y especializados.</li> <li>- Aprovechar la existencia de turistas provenientes de países donde el cicloturismo ya es un hecho.</li> <li>- Oportunidad para recuperar y poner en valor patrimonio, cultura e historia locales .</li> <li>- Oportunidad para poner en valor patrimonio vinculado al ferrocarril.</li> </ul> | <p>en las inversiones.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Desconocimiento por parte del empresariado local del potencial del cicloturismo y la bicicleta en general.</li> <li>- Perder la oportunidad de entrar en un sector emergente al alza que ya genera riqueza y puestos de trabajo en Europa.</li> <li>- Posibilidad de que touroperadores extranjeros se hagan con el mercado de cicloturismo, desviando los beneficios al exterior.</li> <li>- Desconocimiento del gran potencial de esta tipología turística por parte de los partidos políticos.</li> <li>- Dificultad para subir bicicleta al tren de larga distancia/alta velocidad.</li> <li>- Comunidades de residentes extranjeros no integradas en la población local.</li> </ul> |
|---|--|

- Oportunidad para generar empleos relacionados con el cicloturismo: alquiler de bicicletas, tiendas de bicicletas, transporte de bicicletas, empresas cicloturísticas.
- Oportunidad para trabajar el cicloturismo desde la población local.
- Oportunidad para fomentar el ejercicio físico entre la población local.
- Oportunidad para aprovechar las infraestructuras ciclables por los entornos educativos.
- Debido a su alta transversalidad, que desde cualquier área educativa (sobre todo en secundaria), se aprovechen las ciclorutas para desarrollar el currículum de las asignaturas: ciencias de la naturaleza, biología, geografía, historia.
- Oportunidad para avanzar hacia un turismo de cercanía, respetuoso con el medio ambiente y positivo para el medio rural.
- Posibilidad para atraer turismo senior.
- Posibilidad de combinar el cicloturismo con otros atractivos: culturales, gastronómicos, etnológicos, ecoturísticos.
- Aprovechar los servicios y facilidades que ofrece Internet para dar a conocer el cicloturismo en Alicante: diseño de un sitio Web marca cicloturismo y redes sociales.
- Aprovechar la alta rentabilidad en la ejecución de infraestructuras ciclistas (IECE, 2014).

- Necesidad de un plan estratégico nacional del cicloturismo que cuente con las agrupaciones ciclistas, especialmente Conbici, que a su vez está integrada en la European Cyclist's Federation.
- Integrar un plan estratégico del cicloturismo en Alicante en el ámbito regional y nacional (Plan Nacional de la Bicicleta).
- Oportunidad para incentivar el transporte colectivo de pasajeros, especialmente el ferrocarril.



## **8.- Ejes y propuestas de intervención**

No es objetivo de este TFM elaborar un *plan estratégico de cicloturismo*, sin embargo, a continuación se van a dar algunas líneas maestras acerca de cómo debería enfocarse una correcta política de incentivo de esta modalidad turística, en todas sus vertientes.

Objetivo: “Hacer de la provincia de Alicante un destino cicloturístico reconocido nacional e internacionalmente”.

### **Eje 1: Social**

1. Contar con los agentes sociales involucrados en la defensa de la bicicleta como medio de transporte para elaborar el *plan estratégico de cicloturismo* para la provincia de Alicante.
2. Colaborar con los agentes sociales en sus actividades de promoción de la bicicleta como medio de transporte.
3. Dar a conocer el plan entre los clubes ciclistas deportivos, tanto de montaña como de ruta.

### **Eje 2: Económico**

1. Contar con los agentes económicos directamente interesados en el desarrollo del cicloturismo en Alicante: empresas ya existentes en el sector, tiendas de bicicletas, alquiler, mantenimiento, alojamientos/restauración.
2. Apoyar a las empresas que deseen iniciar su actividad en torno a los yacimientos de empleo asociados al cicloturismo: empresas de cicloturismo, alquiler y venta de bicicletas (sobre todo, eléctricas), talleres de reparación.

### **Eje 3: Administraciones públicas**

1. Contar con el apoyo de las instituciones públicas locales, provinciales, autonómicas y estatales.
2. Implicar a las administraciones públicas (sobre todo, Ayuntamientos) en la difusión de las bondades del uso de la bicicleta como medio de transporte y como actividad recreativa y turística.
3. Replantear las funciones de los centros BTT de cara al desarrollo del *plan estratégico*.
4. Contar con las instituciones valencianas de turismo: invat.tur.
5. Elaborar planes de movilidad no sólo urbanos (Ayuntamientos), sino también interurbanos (Conselleria).
6. Implicar a las administraciones públicas en el eje Infraestructuras.

#### **Eje 4: Infraestructuras**

1. De entre las ciclorutas preseleccionadas en el presente TFM, seleccionar dos tipos de ruta: una principal que recorra la mayor parte de la provincia de Alicante, y otras secundarias que complementen a ésta.
2. Señalizar las ciclorutas seleccionadas en el punto anterior.
3. Garantizar la seguridad del ciclista.
4. Garantizar la sensación de seguridad del ciclista.
5. Mejorar la intermodalidad bici-tren.
6. Completar la intermodalidad con la opción bici-bus.
7. Impulsar el desarrollo de la EuroVelo en Alicante.
8. Continuar impulsando el desarrollo de infraestructuras ciclistas a nivel urbano e interurbano.

#### **Eje 5: Difusión y posicionamiento**

1. Crear una marca que haga referencia a Alicante como destino cicloturístico.
2. Desarrollar un sitio Web con toda la información necesaria para el cicloturista: ciclorutas, lugares a visitar, intermodalidad (bici-tren, bici-bus), servicios (hostelería, tiendas de bicicletas, tourist info), previsión meteorológica, consejos, etc. Este sitio debe estar disponible en los siguientes idiomas: valenciano/catalán, español, inglés, francés y alemán.
3. Esta Web debe facilitar la consulta según tipo de cicloturista y alcanzar los siguientes objetivos, en función del perfil de cicloturista:
  1. Vacaciones en bicicleta:
    1. Que el ciudadano local, principalmente aquel que ya se desplaza en bicicleta de forma habitual, conozca las diferentes ciclorutas de la provincia de Alicante, focalizando en los principales municipios demográficamente hablando y prestando especial interés en aquellos donde existe una demanda social en favor de la movilidad activa.
    2. Captar cicloturistas de ámbito nacional. La marca *Alicante Cicloturismo* (o aquella que se elija) debe ser atractiva para aquellas personas que, a nivel estatal, ya practican cicloturismo o se desplazan habitualmente en bicicleta. La ONG Conbici o revistas relacionadas con este ámbito, como Ciclosfera, puede ser importantes en este punto.
  2. Ciclismo en vacaciones:
    1. Que aquellas personas que se hospedan en poblaciones turísticas se sientan atraídas por las diferentes ciclorutas existentes en dichos municipios o cercanos. En este

sentido, la Web debería mostrar posibles rutas en función de estos destinos.

2. Diseñar rutas ciclistas temáticas en los municipios combinándolas con la cultura, ocio y comercio local.
3. Excursiones en bicicleta de un día (excursionismo):
  1. Que aquellas personas de ámbito local que ya realizan excursiones en bicicleta conozcan ciclorutas más extensas que les estimulen para llevarlas a término. En este segmento es importante que se incida en la necesidad de adaptar las bicicletas, pues el tipo de bicicleta utilizado habitualmente para el excursionismo es tipo BTT sin equipación cicloturística.
4. Crear un perfil en redes sociales que dé difusión diaria a las diferentes rutas, lugares por descubrir, servicios disponibles. Las comunicaciones deben estar disponibles en los idiomas anteriormente citados. Los mensajes de difusión debe ir encaminados a los segmentos descritos en el apartado anterior.
5. Aprovechar la existencia de perfiles públicos como Centres BTT y de destinos turísticos como el de Benidorm, o Costa Blanca para dar a conocer Alicante como destino cicloturístico.
6. Posicionar la marca elegida, por ejemplo, *Alicante Cicloturismo* (también en los restantes idiomas), en los principales buscadores.
7. Implicar a los tourist info en la difusión del cicloturismo.
8. Introducir información cicloturística en las Webs de turismo de los municipios de Alicante.
9. Introducir el cicloturismo en la educación primaria y secundaria como forma de ocio de proximidad, saludable y respetuosa con el medio.
10. Introducir el cicloturismo en los grados y posgrados universitarios afines, a través de asignaturas, jornadas o charlas.
11. Introducir el cicloturismo en los medios de comunicación locales: reportajes, noticias, eventos.
12. Organizar eventos abiertos para acercar el cicloturismo a la población en general.
13. Participar en jornadas relacionadas con el turismo y la innovación.

## **9.- Conclusiones**

La provincia de Alicante cuenta con una importante red de vías ciclables que recorren gran parte de la geografía alicantina y que permiten descubrir infinidad de municipios y lugares de interés turístico. La mayor parte de dichas vías ciclables son caminos rurales y tradicionales que, aunque tienen tráfico escaso, sería muy importante actuar sobre ellos, por ejemplo, señalizándolos como de prioridad peatonal/ciclista y limitando la velocidad a 20 km/h (accidentes no mortales). Una de las conclusiones a las que se ha llegado en este TFM es que para que el cicloturismo sea una realidad lo primero que debe garantizarse es, no sólo la seguridad del ciclista, sino también la **percepción** de seguridad que éste tiene. Puede que camino rural sea seguro pero si el ciclista **percibe** que no lo es, no se cumplirá el objetivo de hacer de la provincia de Alicante un destino cicloturístico reconocido.

### **9.1.- Conclusiones en relación con el estudio de la demanda. Perfil del cicloturista**

En relación con la demanda, el cicloturista tiene unas pautas de conducta muy características que generan la necesidad de una serie de servicios que garanticen su confort a lo largo de su viaje. Entre estos servicios podemos destacar el hecho de que el cicloturista pueda guardar su bicicleta en los establecimientos donde pernocte. Por otro lado, y conociendo el dato de que un cicloturista recorre una media de 60km, sería muy importante la existencia de restaurantes y/o cafeterías cada 30 km o menos. A priori, y debido a la distribución de la población a lo largo de la provincia de Alicante, ésto no debe constituir un problema. Añadir que el perfil principal de cicloturista es una persona de entre 45 y 55 con estudios medios o superiores.

### **9.2.- Bicicletas para la práctica de cicloturismo**

Otro aspecto que es importante destacar es el hecho de que la mayor parte de la población española posee bicicletas del tipo BTT. Ésto es relevante por la gran versatilidad que tienen este tipo de bicicletas, sin embargo, y para la práctica de cicloturismo (viajes largos), estas bicicletas generalmente tienen una ergonomía poco recomendable para la práctica de esta modalidad turística, debido a la postura forzada hacia el manillar y a los sillines de pequeño tamaño que suelen incorporar. Por tanto, y para garantizar el confort del cicloturista, este tipo de bicicletas deberían ser adaptadas y equipadas para las necesidades propias de la actividad.

Otra carencia de las bicicletas BTT es que no suelen estar pensadas para el porte de equipaje. En este sentido, sería necesaria la instalación de alforjas y cestas que permitan llevar los objetos necesarios para la práctica de cicloturismo: ropa, aseo personal, comida, agua, bolsa para el mantenimiento de la bicicleta, etc.

### **9.3.- Conclusiones en relación con el estudio de la demanda. Segmento: población local**

Tras los estudios analizados, concluimos que aquellas personas que utilizan habitualmente la bicicleta como medio de transporte son las más propensas a la práctica de cicloturismo. Por tanto, a nivel de promoción segmentada, este colectivo es el primero hacia al que deben dirigirse las estrategias de difusión de cicloturismo (al tiempo que se cuenta con éste para la elaboración del *plan estratégico*).

### **9.4.- Conclusiones en relación con el estudio de la demanda. Segmento: residentes en Alicante de origen extranjero**

En el presente TFM se han estudiado los países donde la práctica de cicloturismo y uso de la bicicleta como medio de transporte están más desarrollados. En este sentido, las estrategias de difusión deben ir focalizadas en los residentes cuyos países de origen coincidan con los destacados en el estudio. Concretamente, los países son:

*Reino Unido, Alemania, Francia, Países Bajos, Bélgica y Suecia*. Una estrategia que debería ser tomada en cuenta es el idioma, de cara a la promoción del cicloturismo entre estos segmentos de demanda.

### **9.5.- Conclusiones en relación con el estudio de la demanda. Segmento: demanda extranjera en la provincia de Alicante en relación con el cicloturismo**

Tras los estudios realizados en el presente TFM, se obtiene que los turistas con más pernoctaciones al año procedentes de países donde el uso de la bicicleta como medio de transporte o la práctica de cicloturismo están más desarrollados son *Suecia, Holanda, Alemania, Francia, Bélgica y Reino Unido*, todos ellos coincidentes con los destacados en el apartado 9.4.

Tal y como se ha manifestado en dicho apartado, para poder planificar una estrategia de difusión eficaz deberán tenerse en cuenta los idiomas de estos países, junto con las características de sus visitantes.

### **9.6.- Conclusiones en relación con el estudio de la demanda. Segmento: turista de sol y playa**

La práctica de cicloturismo por parte del turista de sol y playa se restringe a la del tipo excursionismo, y son, los propios destinos se encuentran hospedados los que más se pueden beneficiar de esta actividad. Un cicloturista de tipo excursionista que tiene establecido su alojamiento en un mismo lugar es muy probable que demande bicicletas de alquiler. Aquí pueden

establecerse dos estrategias: que los propios hoteles incluyan este servicio, o bien, que se generen nuevos establecimientos que incluyan un servicio completo de alquiler de bicicletas con otros servicios complementarios: asesoramiento, información turística, e incluso guías cicloturísticos. Otra posibilidad que enriquecería estos servicios es la de crear una red de establecimientos bike-friendly<sup>17</sup> que faciliten la entrada de bicicletas, que realicen precios especiales para ciclistas, e incluso, que puedan ayudar al turista en pequeñas incidencias.

### **9.7.- Productos turísticos**

De cara a la elaboración de un producto turístico, cabe destacar que los cicloturistas demandan como principales actividades: visitar pueblos o ciudades, tomar baños, detenerse en restaurantes y visitar museos/bodegas. Por tanto, aquellos productos que combinen estas actividades tendrán mayores probabilidades de tener éxito.

### **9.8.- Planificación y elección de un destino o producto turístico**

En relación con la planificación de la ruta, los cicloturistas siguen utilizando mapas físicos, aunque Internet actualmente es la fuente de consulta más utilizada. Por tanto, para una correcta promoción de un destino turístico (o producto, en su caso), el cicloturista debe poder acceder a una Web donde encuentre toda la información necesaria para planificar su viaje y reservarlo, en su caso. Todo ello, sin despreciar la edición de mapas en formato impreso de las diferentes ciclorutas.

A la hora de elegir un destino turístico, los europeos atienden principalmente a las recomendaciones de amigos o personas cercanas, en segundo lugar a paginas Web de Internet, la experiencia propia y las agencias de turismo. Por tanto, de cara a una correcta promoción de Alicante como destino cicloturístico debe prestarse especial atención al "postviaje", es decir, a la calidad de la experiencia vivida por parte del turista. Al hilo de esta afirmación, otros aspectos analizados son los motivos por los que un turista repite destino: características naturales, la calidad del alojamiento, atractivos históricos/culturales, el precio, la calidad de otros servicios como la restauración o actividades de tiempo libre y la forma en que son recibidos en los lugares que se visitan. Todos estos aspectos deben tenerse en cuenta no sólo de cara a la difusión del destino (o producto turístico), sino en el transcurrir de la propia experiencia. Algunos de estos atributos dependen del destino (paisajes, clima) aunque el gestor también puede planificarlos en la medida de lo posible, otros dependen de la Administración pública (atractivos culturales/históricos), y otros directamente de los agentes que

---

<sup>17</sup> En el municipio de Alicante ya existe una red de biciamigos que podría aprovecharse para contribuir al cicloturismo.

intervienen en la experiencia: recepción, trato, precios. De cara a la elaboración de un *plan estratégico de cicloturismo*, todos estos aspectos deberán tenerse en cuenta.

### **9.9.- Transporte colectivo de pasajeros**

Actualmente, la intermodalidad en la provincia de Alicante tiene mucho que mejorar. En este caso es la Administración quien debe adoptar las medidas para garantizar la óptima combinación entre medios de transporte considerados sostenibles como son la bicicleta y el tren. De cara a la elaboración de un *plan estratégico de cicloturismo*, debe considerarse esta actuación como una prioridad de cara a un correcto desarrollo de esta modalidad de turismo activo.

### **9.10.- Nuevos yacimientos de empleo**

El cicloturismo, además de potenciar la hostelería en los lugares afectados por las ciclorutas, también puede ser un generador de nuevos nichos de empleo. Concretamente, una de las demandas que más auge pueden tomar es la de las bicicletas eléctricas, tanto la venta como el alquiler de éstas. Además, una mayor presencia de turistas en bici incentivará mayores demandas de mantenimiento, por tanto, serán necesarios nuevos talleres de bicicletas a lo largo de las ciclorutas provinciales. Otra demanda que puede suscitar el auge de cicloturismo es el de los guías. Al igual que en rutas de trekking, un producto cicloturístico puede incluir la presencia de un guía que gestione eficientemente el desarrollo de las rutas: planificación, información, atención de incidencias, etc.

## 10.- Bibliografía, estudios e informes consultados

- Ayuntamiento de Alicante (2013): Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Alicante. Alicante, 97 pp.
- Ayuntamiento de Alicante (2014): Impulsa Alicante: Plan de Competitividad Urbana. Alicante, 424 pp.
- Cadarso, M.-Á., Gómez, N., López, L.-A., Tobarra, M.-Á., Zafrilla, J.-E. (2015): Quantifying Spanish tourism's carbon footprint: the contributions of residents and visitors. A longitudinal study, *Journal of Sustainable Tourism*, 1-25.
- Centro de Investigaciones Sociológicas (2013): Barómetro de septiembre. 40 pp.
- Consorcio Regional de Transportes de Madrid. (CRTM) (2014): Intermodality: Bikes, Greenways and Public Transport. Best Practices Guide. Consorcio Regional de Transportes de Madrid (CRTM). Madrid, 34 pp.
- Dirección General de Tráfico (2011): Barómetro de la bicicleta. Madrid, 99 pp.
- E.F. Schumacher (1973): Lo pequeño es hermoso. Londres, 288 pp.
- European Commission (2014): Attitudes of European citizens towards the environment. Special Eurobarometer 416.
- European Commission (2014): Preferences of europeans towards tourism. Eurobarometer 392.
- European Commission (2014): Sport and physical activity. Special Eurobarometer 412.
- European cyclist's federation (2012): ECF Cycling barometer, technical document. Bruselas, 5 pp.
- European Cyclists' Federation (2014): Cycling Works. Jobs and Job Creation in the Cycling Economy. Bruselas, 17 pp.
- European Parliament (2012): The European cycle route network Eurovelo. Directorate-general for internal policies. Structural and cohesion policies. Transport and tourism. Bruselas, 196 pp.
- Fundación de los Ferrocarriles Españoles (2008): Consultoría y asistencia para la creación del producto cicloturismo. 73 pp.
- Fundación de los Ferrocarriles Españoles (2011): Desarrollo sostenible y empleo en las vías verdes. Dirección de Actividades Ambientales y Vías Verdes. 118 pp.
- Fundación de los Ferrocarriles Españoles (FFE) (2013): Best Practices Guide for the Promotion and Communication of European Greenways. Environmental Activities and



Greenways Department. Spanish Railways Foundation. 45 pp.

- Generalitat de Catalunya (2014): *Enquesta Baròmetre de la Bicicleta, 2014*. Direcció General d'Infraestructures de Mobilitat Terrestre. Departament de Territori i Sostenibilitat. 95 pp.
- Generalitat Valenciana (2010): *plan estratégico global del turismo de la Comunitat Valenciana 2010 -2020*. Instituto Valenciano de Tecnologías Turísticas. Valencia, 70 pp.
- Generalitat Valenciana (2011): Ley 6/2011, de 1 de abril, de la Generalitat, de Movilidad de la Comunidad Valenciana.
- Generalitat Valenciana (2013): *El turismo en la Comunitat Valenciana*. 196 pp.
- INDDIGO-Altermodal (2010): *Fréquentation et impact économique de La Loire à Vélo*. 61 pp.
- Instituto de Estudios Turísticos (2014), *Movimientos turísticos de los españoles (Familitur)*. Secretaría General de Turismo, Madrid.
- Junta de Andalucía (2014): *El impacto económico del cicloturismo en Europa. Síntesis de los principales estudios realizados*. Consejería de Fomento y Vivienda de la Junta de Andalucía. 100 pp.
- Mesa Nacional de la Bicicleta (2014): *Directrices para un Plan Nacional de la Bicicleta*. 53 pp.
- Ministerio de Fomento (2009): *Estrategia española de movilidad sostenible*. Ministerio de Medio Ambiente, Medio Rural y Marino. Madrid, 43 pp.
- Organización Mundial del Turismo (2008): *Cambio climático y turismo*.
- Rosselló Nadal, J. (2014): *El cambio climático y el sector turístico. Retos para España*, en Aguiló, E. y Anton Clavé, S.: *20 Retos para el Turismo en España*. Ediciones Pirámide, Madrid, pp-59-74.

## Enlaces electrónicos:

- Aitana Aventures.

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

- Alicante Biciamigo.

<http://biciamigoalicante.blogspot.com.es/>

- Universitat de València. Cátedra de Municipios Sostenibles. Movilidad Sostenible.

<http://www.upv.es/contenidos/CAMUNISO/info/841867normalc.html>

- Centro BTT de la Comunidad Valenciana.

<http://comunitatvalenciana.com/que-hacer/btt>

- Ciclosfera.

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

- Colectivo Alacant en Bici.

<http://alacantenbici.blogspot.com.es/>

- Colla Ecologista d'Alacant.

<http://www.ecologistasenaccion.org/>, <https://www.facebook.com/pages/Colla-Ecologista-dAlacant-Ecologistes-en-Acci%C3%B3/343885889053175?fref=ts>

- Comisión europea.

<http://ec.europa.eu/europe2020/>

- Coordinadora en Defensa de la Bicicleta en España. Conbici.

<http://www.conbici.org/>

- Diputación de Alicante. Senderos de la provincia de Alicante.

<http://www.senderosdealicante.com/apie/>

- Diputación de Alicante. Senderos en bici.

<http://www.senderosdealicante.com/enbici/>

- European Cyclist's Federation.

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

- EuroVelo Cycle Route.

<http://www.eurovelo.com/en/eurovelos/eurovelo-8>

- Federació d'Esports de Muntanya i Escalada de la Comunitat Valenciana.

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

- Fundación Ferrocarriles Españoles. Gerencia de Vías Verdes y Medio Ambiente.

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

- Grupo SuBús.

<http://www.subus.es/preguntas-frecuentes/>

- Instituto de Estudios Turísticos.

<http://www.iet.tourspain.es/es-ES/Paginas/default.aspx>

- Instituto Nacional de Estadística.

<http://www.ine.es/>

- Organización Mundial del Turismo.

<http://www2.unwto.org/>

- Portal turístico de Dénia.

<http://www.denia.net/>

- Travel Open Apps.

<http://www.travelopenapps.org/>

- Wikiloc.

<http://es.wikiloc.com/>

- Wikiloc. URL donde se han cargado todas las ciclorutas.

<http://es.wikiloc.com/wikiloc/user.do?id=1423612&from=10&to=20>

## ANEXO.

### 1.- Estudio del grado de intermodalidad en ferrocarril en la provincia de Alicante

Una necesidad que suscita la práctica de cicloturismo es la disponibilidad de transportes colectivos que permitan la intermodalidad, es decir, que el usuario tenga la posibilidad de subir su bicicleta al medio para alcanzar el inicio de la ruta o poder retornar al hogar una vez finalizada ésta. Ésto es debido a que la mayor parte de las ciclorutas no son circulares. De hecho, en el sentido más puro, el cicloturista tiende a salir desde casa con su bicicleta, va recorriendo localidades y regiones, y cuando finaliza la experiencia, retorna a casa aprovechando un medio de transporte colectivo. También es frecuente que desde casa, acceda a una estación próxima donde suba la bicicleta para alcanzar el inicio de la ruta, y finalizada ésta, aproveche otra línea de transporte para retornar. En definitiva, para la práctica de cicloturismo es muy importante no sólo que existan medios de transporte colectivo que permitan la intermodalidad, sino que la faciliten. Concretamente, es el tren el medio más demandado por los cicloturistas para la práctica de esta modalidad de turismo.

En el siguiente cuadro-resumen se especifican las condiciones asociadas al porte de la bicicleta en ferrocarriles de la Generalitat Valenciana a fecha de marzo de 2015:

Ferrocarriles que facilitan la intermodalidad en la provincia de Alicante

| Tipo de ferrocarril | Condiciones  |
|---------------------|--|
| Tranvía             | <ul style="list-style-type: none"><li>- Si es portador de una bicicleta deberá informarse antes de acceder al tren/tranvía de los horarios y condiciones para su transporte.</li><li>- No se han encontrado dichas condiciones en la Web.</li><li>- Aunque no viene especificado, el lugar indicado para acceder con bicicleta es en el extremo contrario al avance del tranvía.</li></ul>   |
| Cercanías           | <ul style="list-style-type: none"><li>- Sólo se admitirá una bicicleta por viajero.</li><li>- La bicicleta no tiene coste extra.</li><li>- En caso de alto ocupación y no fuera posible la entrada de la bicicleta, el viajero podrá optar por otro tren o la devolución del importe total de su billete.</li><li>- Las bicicletas serán transportadas en los espacios destinados para ello. En el caso de no existir señalización, los espacios destinados serán los de acceso de los trenes autorizados, sin invadir, en cualquier caso, los pasillos y zonas de asientos no abatibles.</li><li>- La carga, custodia y descarga de las bicicletas será efectuada por sus propietarios.</li></ul> |

|                 |  |
|-----------------|--|
|                 | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Renfe no se hace responsable de los posibles desperfectos o pérdidas que puedan sufrir las bicicletas durante el trayecto.</li> <li>- El máximo de bicicletas por plataforma de acceso, lo determinará la disponibilidad de espacio en cada momento, prevaleciendo siempre el criterio de Atención al Cliente.</li> </ul>   |
| Media distancia | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Sólo se admitirá una bicicleta por viajero.</li> <li>- En los servicios donde no se establezca un número máximo de bicicletas por tren, la única limitación existente es que no suponga molestia para el resto de los pasajeros.</li> <li>- Precio: Para recorridos inferiores a 100 kilómetros, gratuito. Para el resto, tres euros.</li> <li>- Posibilidad de realizar reserva de plaza con bicicleta.</li> </ul> |

Fuente: elaboración propia, a partir de Renfe

A continuación, se van a describir cuatro experiencias cicloturísticas relativas al uso combinado del ferrocarril y la bicicleta llevadas a cabo en torno a la realización de este TFM:

*Experiencia 1:* Viaje desde Alicante hasta Cartagena en bicicleta, y retorno en tren de media distancia.

- Descripción: Durante Semana Santa de 2014, se realizó una ruta cicloturística por el Sureste español, concretamente, desde Alicante hasta Cartagena. El objetivo era recorrer los humedales de El Hondo, las Lagunas de Torrevieja, las Salinas y Arenales de San Pedro del Pinatar, el Mar Menor y la Huerta de Cartagena; utilizando para ello la bicicleta. El retorno estaba previsto en tren de Media Distancia desde Cartagena hasta Alicante, previa reserva con plaza para bicicleta, con un coste adicional sobre el billete ordinario de tres euros. El tren constaba de dos vagones, cada uno de ellos tenía cabida para tres bicicletas, por tanto, seis en total. Existencia espacio exclusivo para colgar las bicicletas.
- Grado de satisfacción: Medio. El hecho de llevar el billete con el porte de la bicicleta incluido evitaba cualquier tipo de situaciones inesperadas, sin embargo, la reserva con bicicleta había de efectuarse in situ en la estación, no pudiendo gestionarse vía Internet. Actualmente, ésto todavía no es posible. Máximo número de bicicletas: tres por vagón. Dificultad para colgar la bicicleta en el gancho destinado a tal efecto.

*Experiencia 2:* Viaje desde Alicante hasta Elche en tren (ida y vuelta):

- Descripción: Durante febrero de 2015, se llevó a cabo la experiencia de portar la bicicleta en el tren de Cercanías entre Alicante y Elche para practicar una ruta cicloturística de tipo excursionista en la población ilicitana. El coste económico de la experiencia se limitó a la del billete ordinario. Al acceder al vagón en el viaje de ida, un revisor se apresuró (algo nervioso) a indicarme que el lugar donde debía ubicar la bicicleta era uno de los dos reducidos habitáculos existentes para tal efecto en cada uno de los extremos del tren. El escaso espacio destinado a las bicicletas provocaba ciertas molestias en el paso de pasajeros en el pasillo más próximo. En el viaje de vuelta, el habitáculo ya estaba siendo ocupado por otra bicicleta, lo que me obligaba a dejar la bicicleta en la zona de acceso. Ningún revisor objetó al respecto.
- **Grado de satisfacción:** Bajo. Muy poco espacio destinado para portar bicicletas. Sin posibilidad de realizar reserva previa. Sensación de rechazo a portar bicicletas por parte del revisor en el viaje de ida.

*Experiencia 3:* Viaje desde Alicante hasta Villena en tren, en bicicleta desde Villena hasta Dénia, y retorno a Alicante en tranvía.

- Descripción: Semana Santa de 2013. El objetivo era recorrer la Vía verde del Xixarra en bicicleta. Para ello, se utilizó un tren Media Distancia para cubrir la distancia entre Alicante y Villena, y un tranvía -con trasbordo en Benidorm- entre Dénia y Alicante. Sin incidentes tanto en el trayecto de ida como en el de vuelta. Necesidad de retirar el billete in situ en la estación para el viaje entre Alicante y Villena. Viaje sin reserva entre Dénia y Alicante, con trasbordo en Benidorm. Al menos tres plazas en el extremo del vagón.
- **Grado de satisfacción:** Medio. Necesidad de realizar reserva en la estación (no por Internet) con limitación de tres bicis por vagón. Dificultad para colgar la bicicleta en el gancho destinado a tal efecto.

*Experiencia 4:* Viaje desde Alicante hasta la Playa de San Juan en tranvía (ida y vuelta).

- Descripción: Trayecto habitual. De momento, ningún problema para poder acceder con la bicicleta en los vagones.
- **Grado de satisfacción:** Medio-alta. Necesidad de establecer un espacio exclusivo para bicicletas con algún amarre.

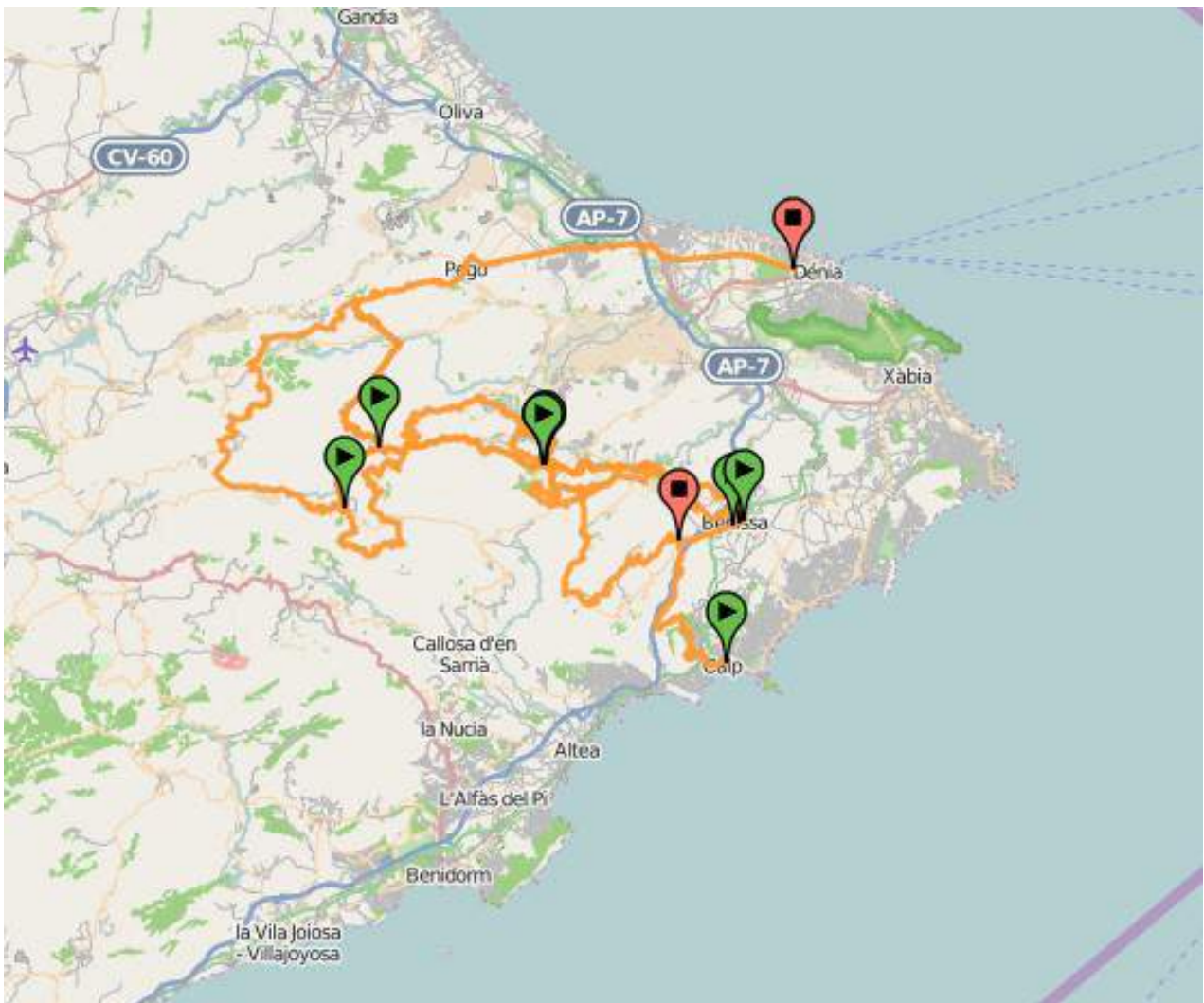
Una de las alternativas al tren/tranvía para transportar bicicletas es el autocar interurbano, medio de

transporte colectivo que, según información consultada en la Web de autobuses interurbanos de Alicante (Subús), permite el porte de bicicletas durante sus desplazamientos.

## 2.- Anexo cartográfico del análisis territorial

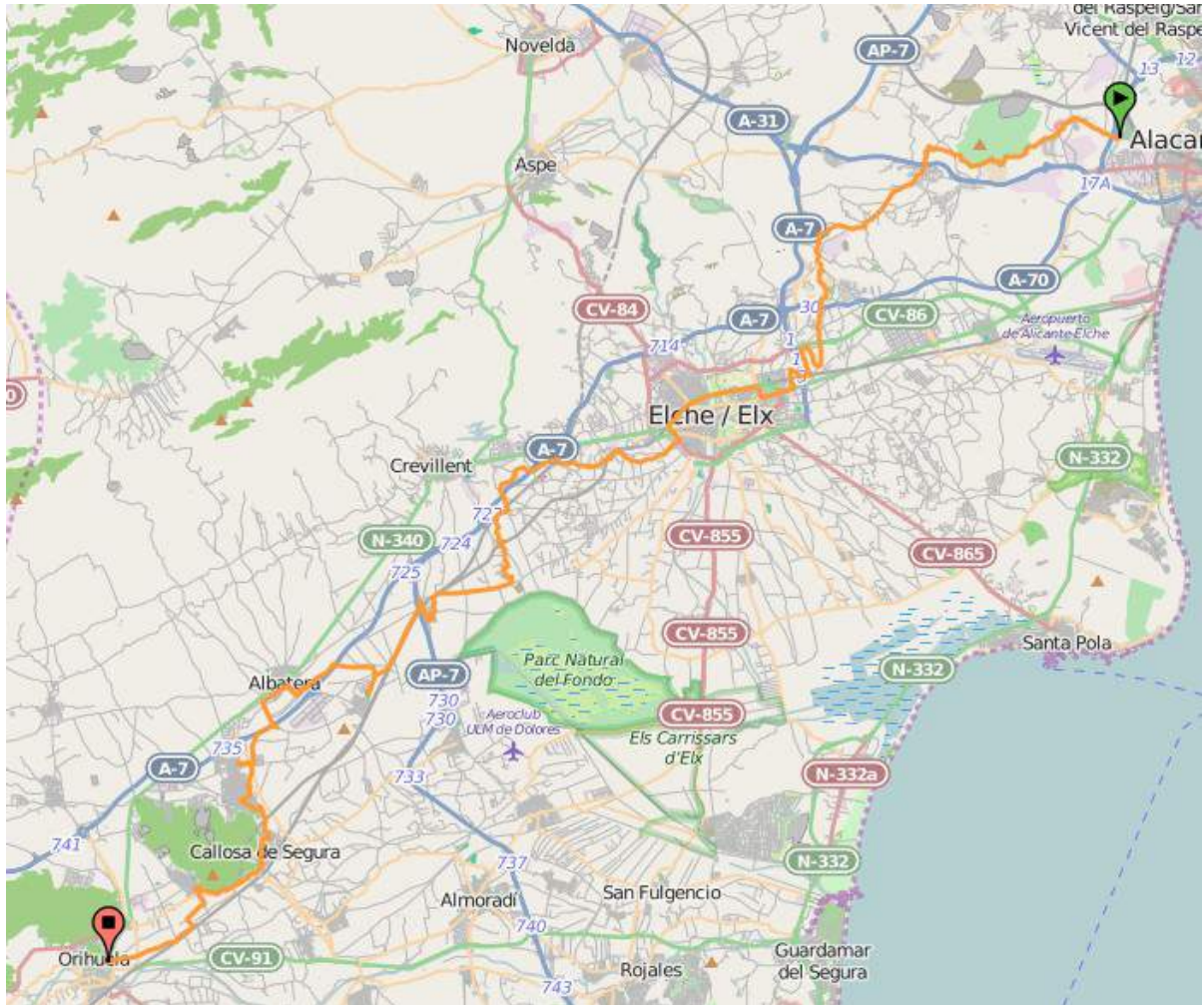
En este apartado se van a añadir algunos screenshots de las ciclorutas incorporadas en este TFM. Todas ellas están accesibles desde la dirección <http://es.wikiloc.com/wikiloc/user.do?name=josenbici&id=1423612>.

Ciclorutas del Centro BTT de Parcent



Fuente: *Elaboración propia, a partir de Wikiloc*

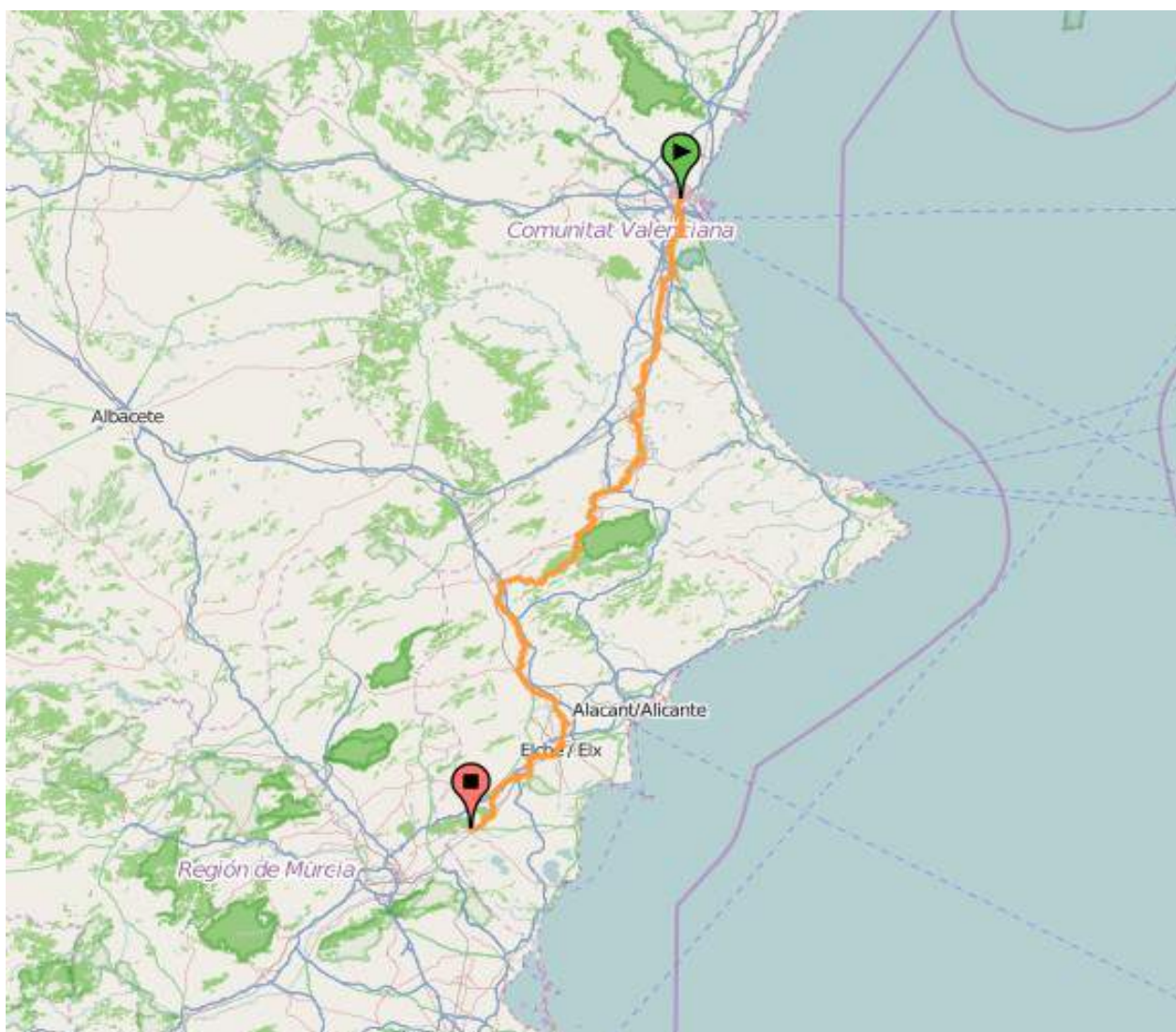
Senda del Poeta: Orihuela – Elche - Alicante



Fuente: *Elaboración propia, a partir de Wikiloc*

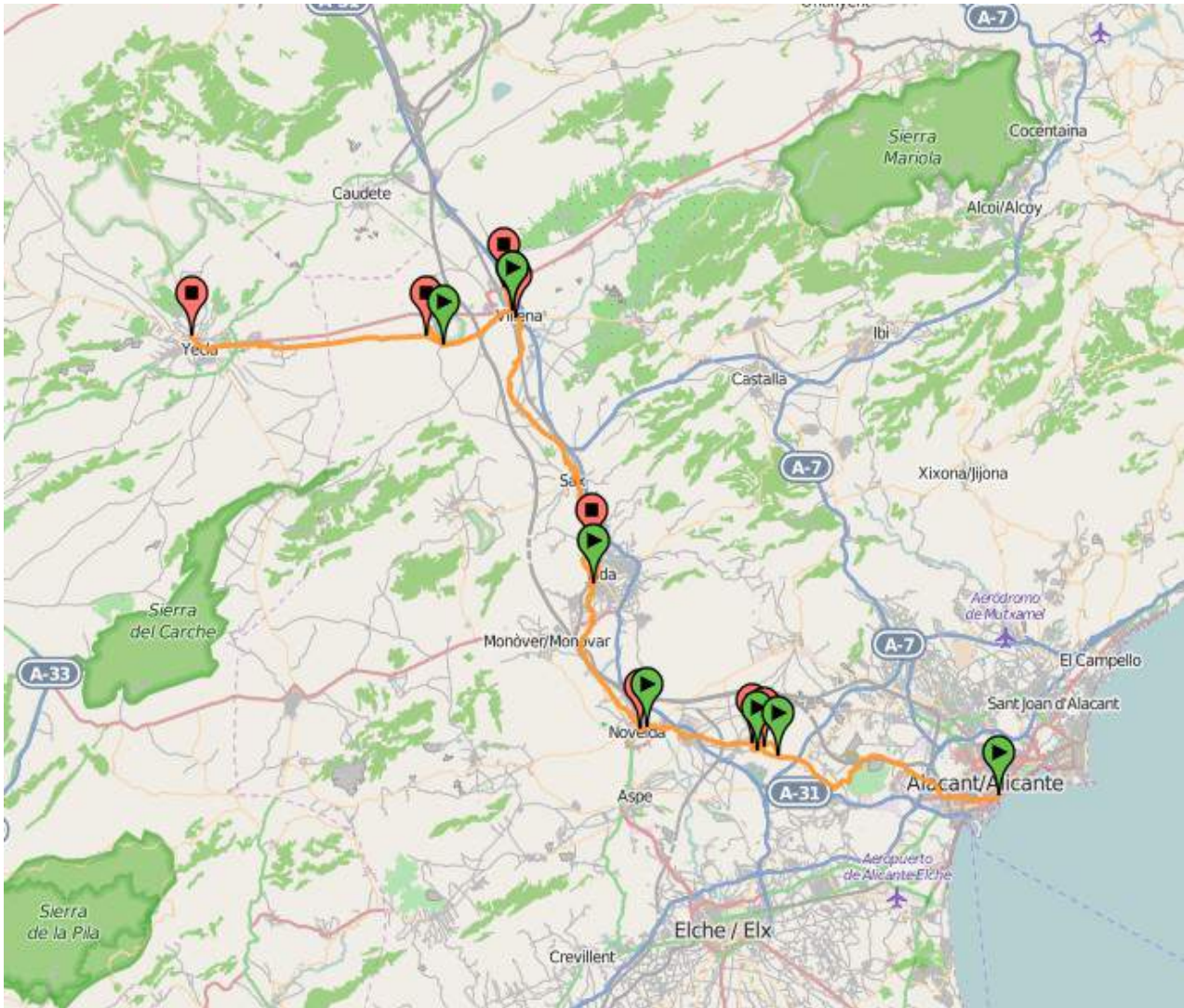


## Cicloruta Camino del Cid



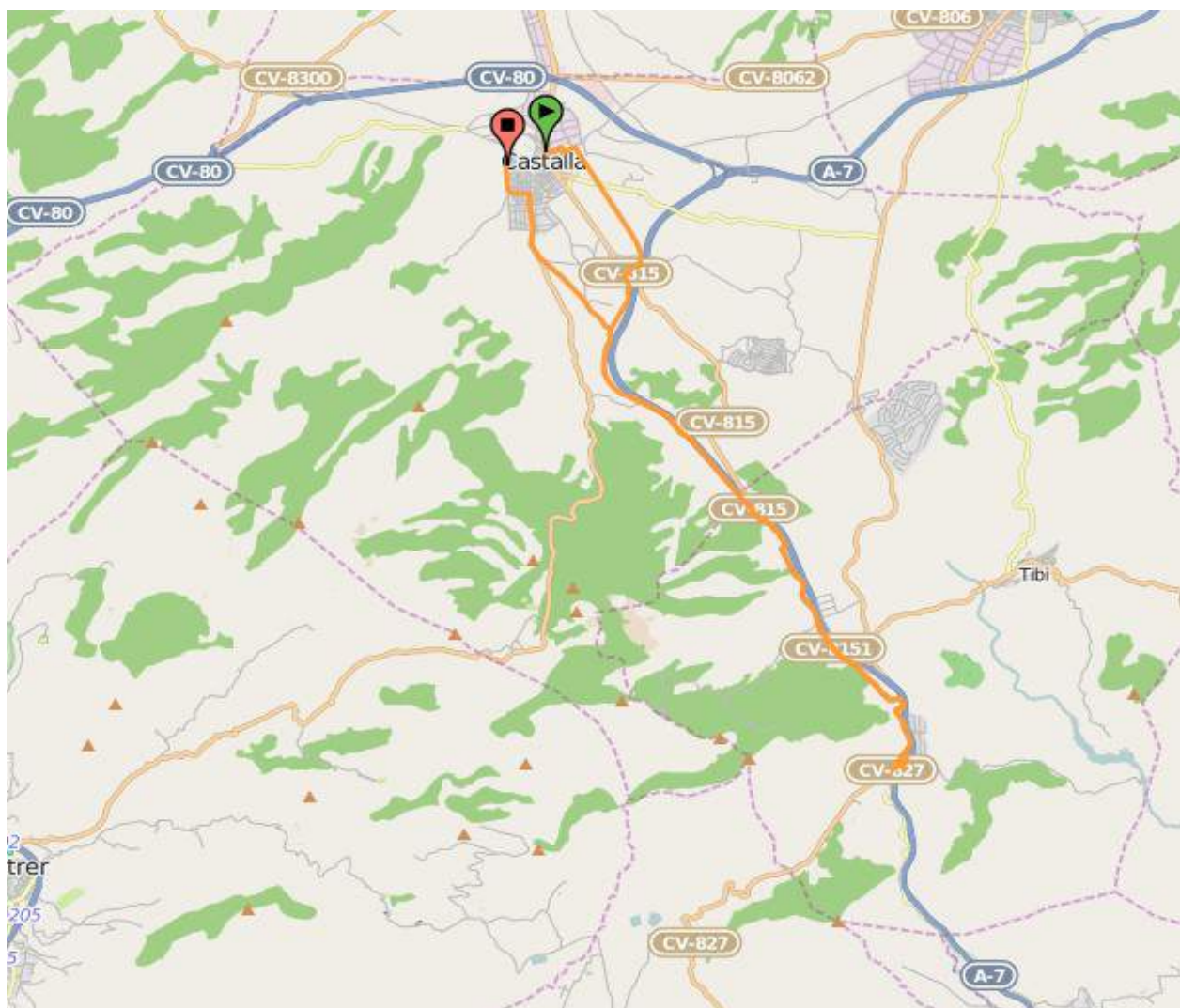
Fuente: *Elaboración propia, a partir de Wikiloc*

### Camino de Santiago (camino del sureste)



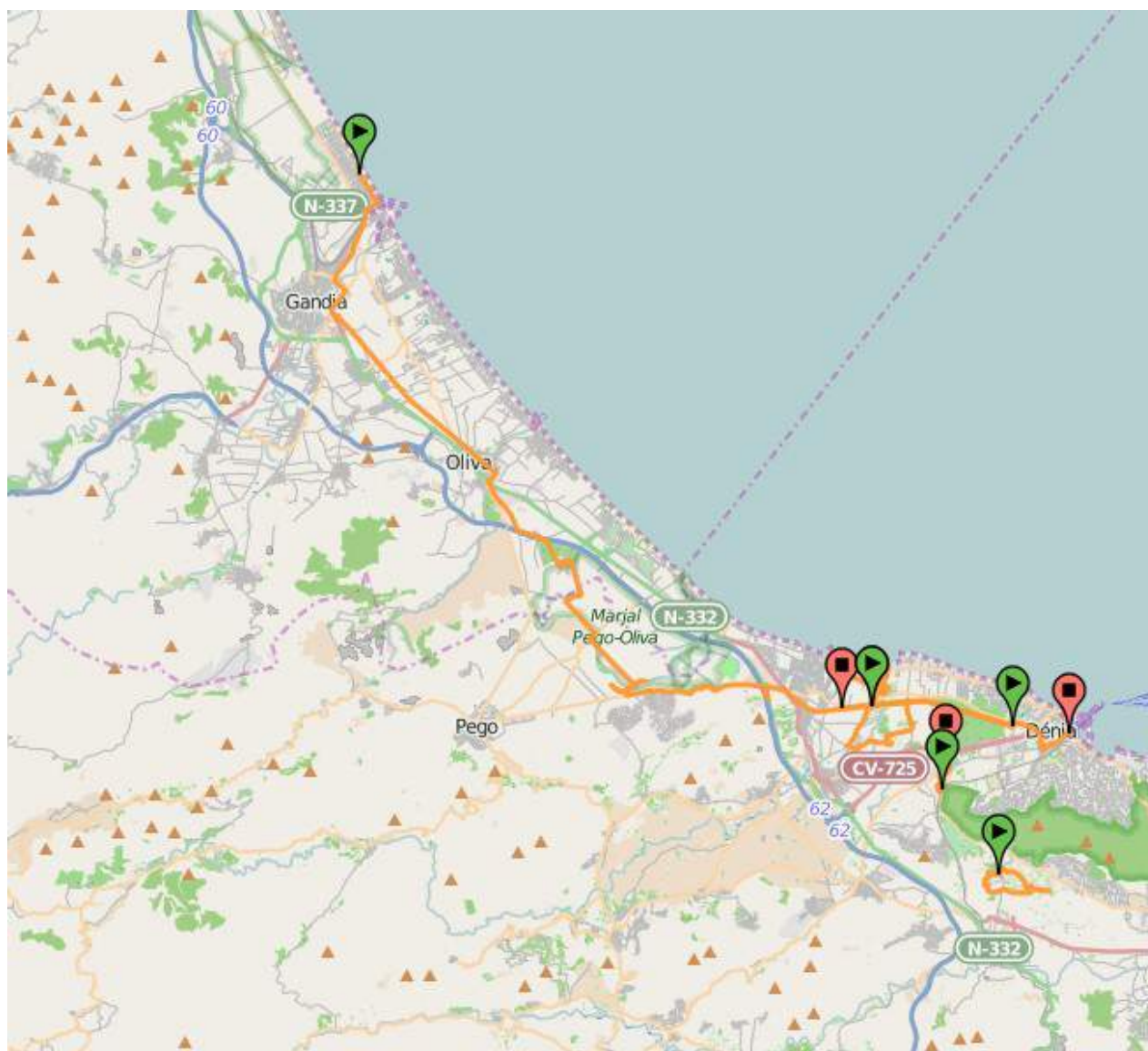
Fuente: *Elaboración propia, a partir de Wikiloc*

## Cicloruta Castalla - Maigó



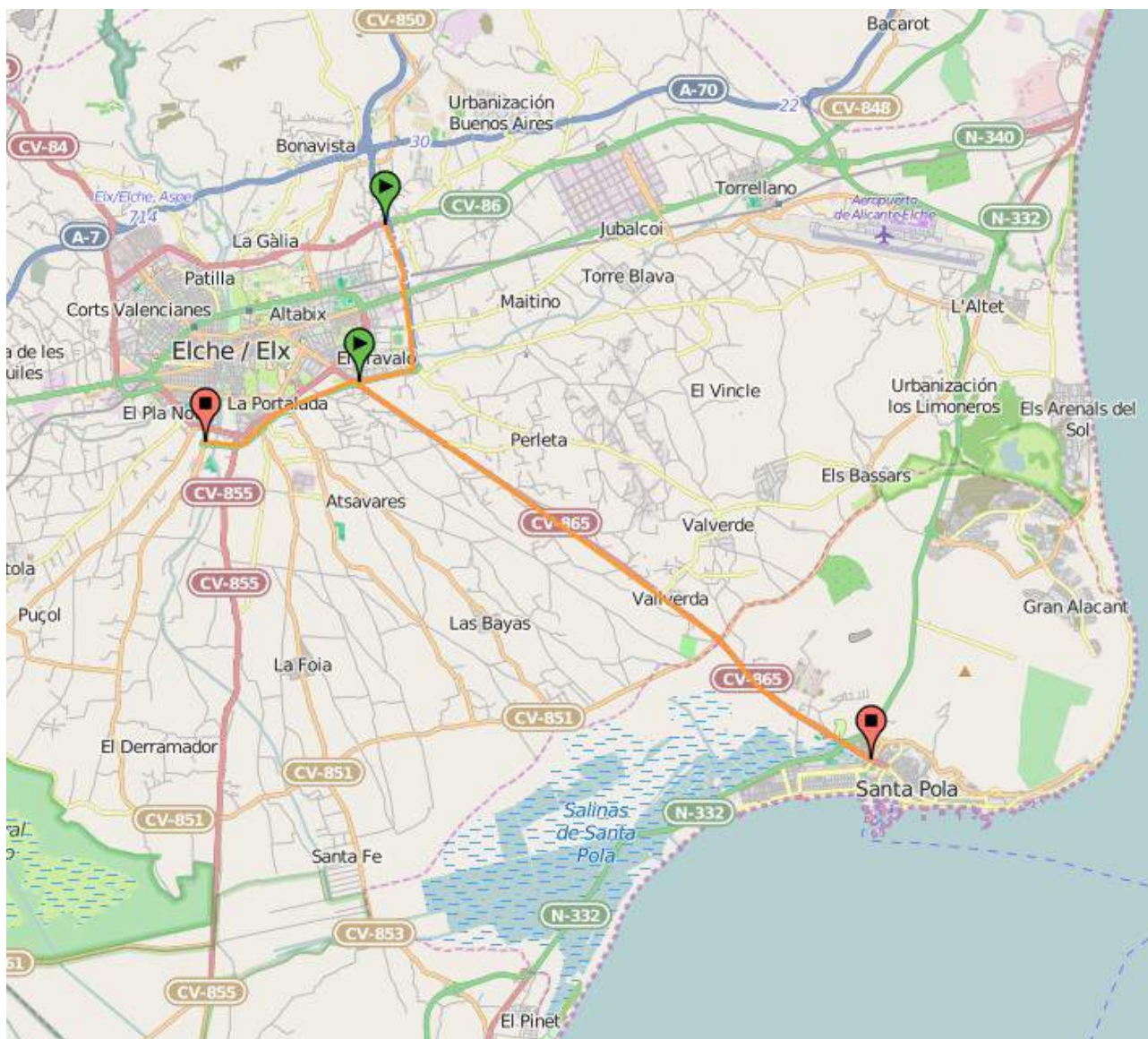
Fuente: *Elaboración propia, a partir de Wikiloc*

## Ciclorutas Dénia



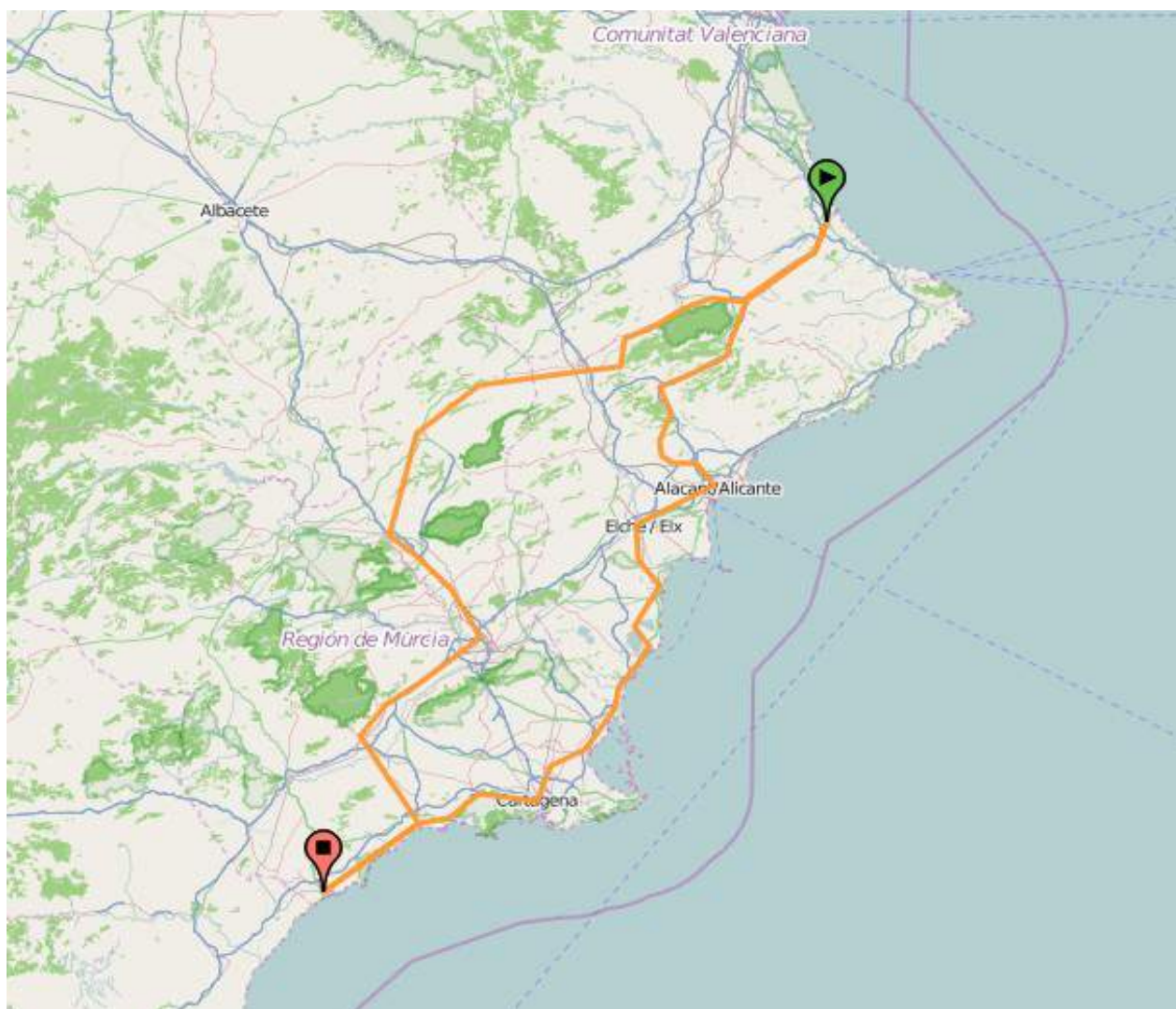
Fuente: *Elaboración propia, a partir de Wikiloc*

### Elche: Ronda sur y conexión con Santa Pola



Fuente: *Elaboración propia, a partir de Wikiloc*

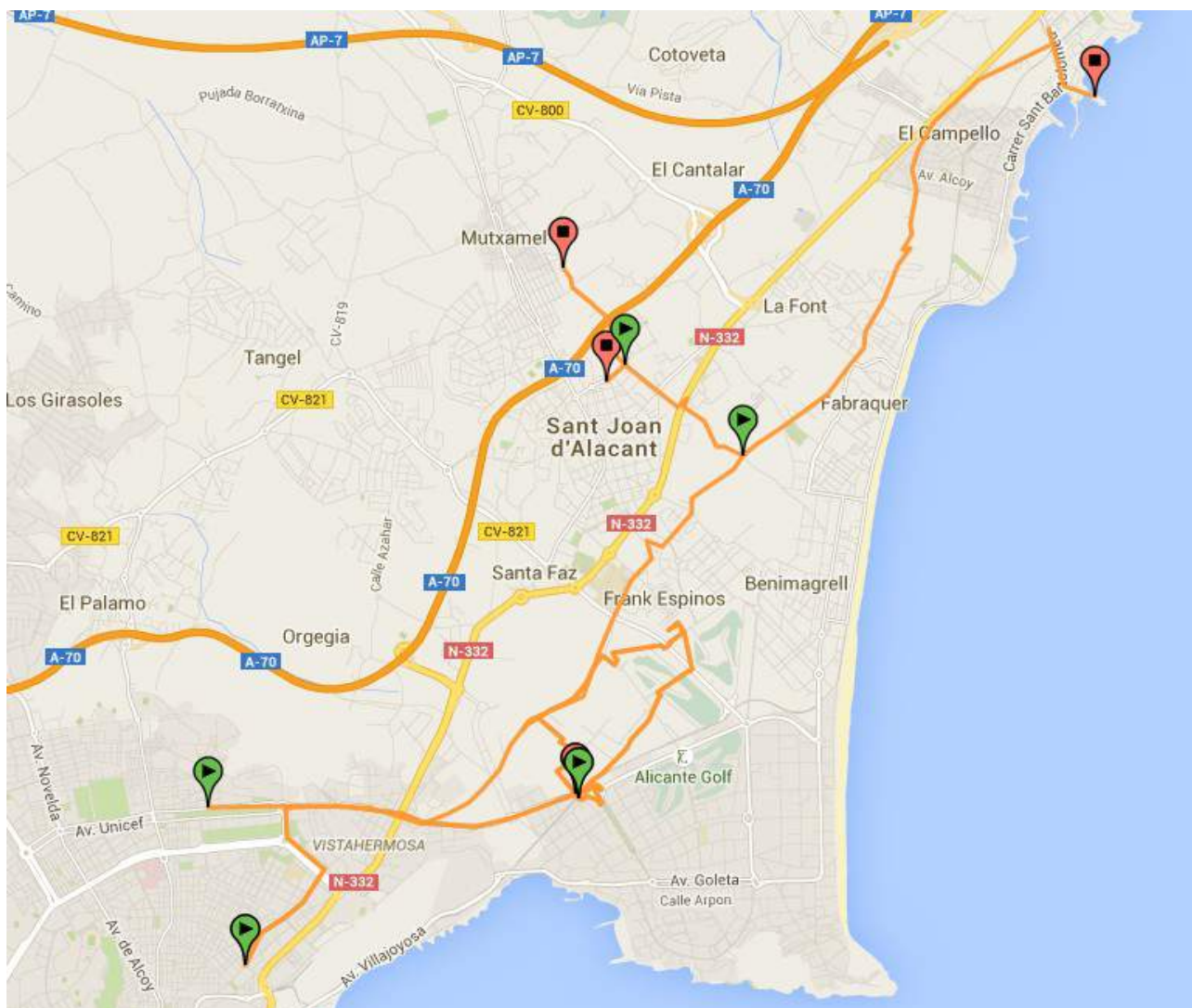
EuroVelo EV8 (aproximación) – Alicante y Murcia



Fuente: *Elaboración propia, a partir de Wikiloc*



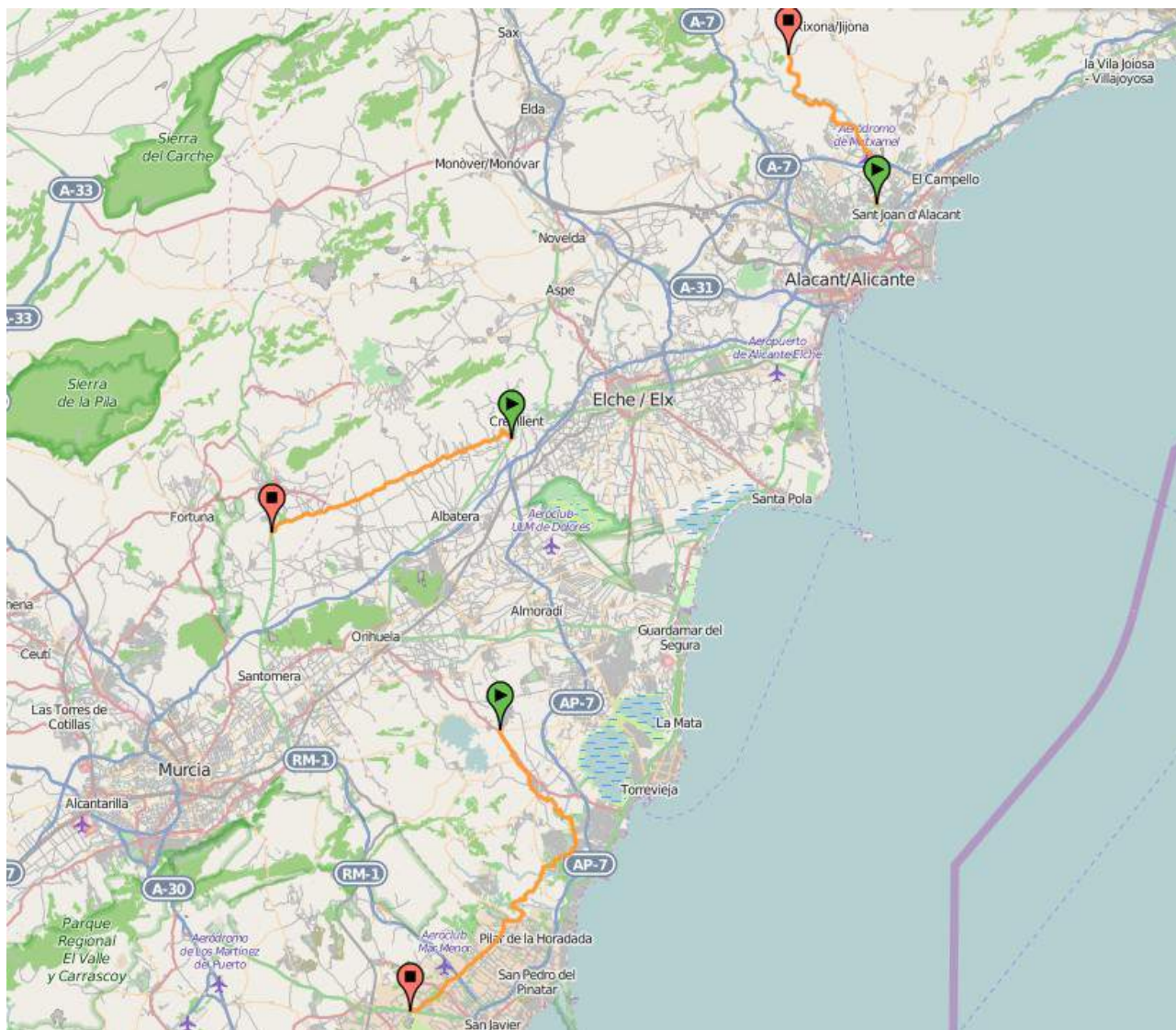
## Ciclorutas l'Alacantí



Fuente: *Elaboración propia, a partir de Wikiloc*



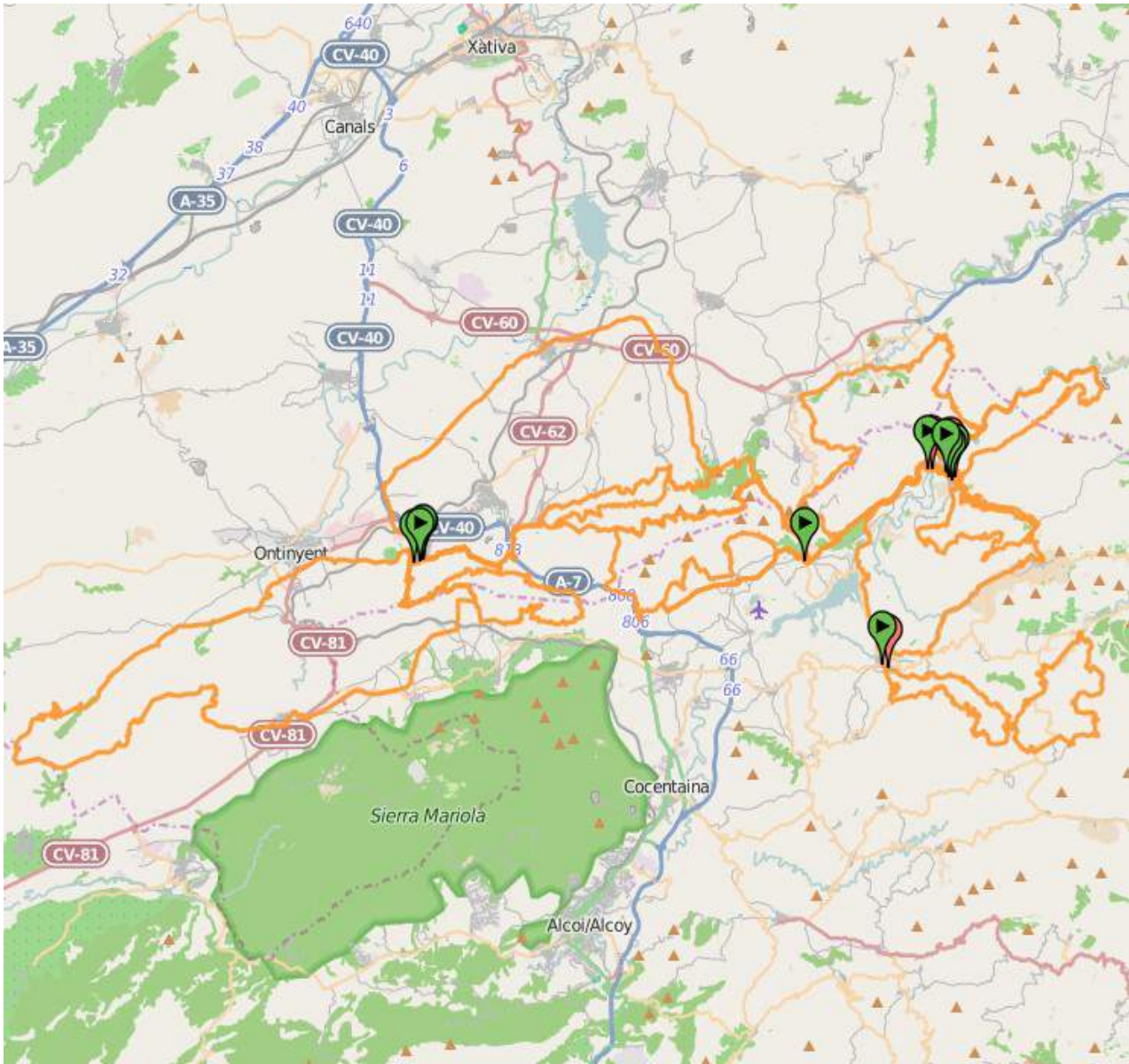
## Ciclorutas recomendadas por ciclistas



Fuente: *Elaboración propia, a partir de Wikiloc*



## Ciclorutas del Centro BTT de El Comtat



Fuente: *Elaboración propia, a partir de Wikiloc*



