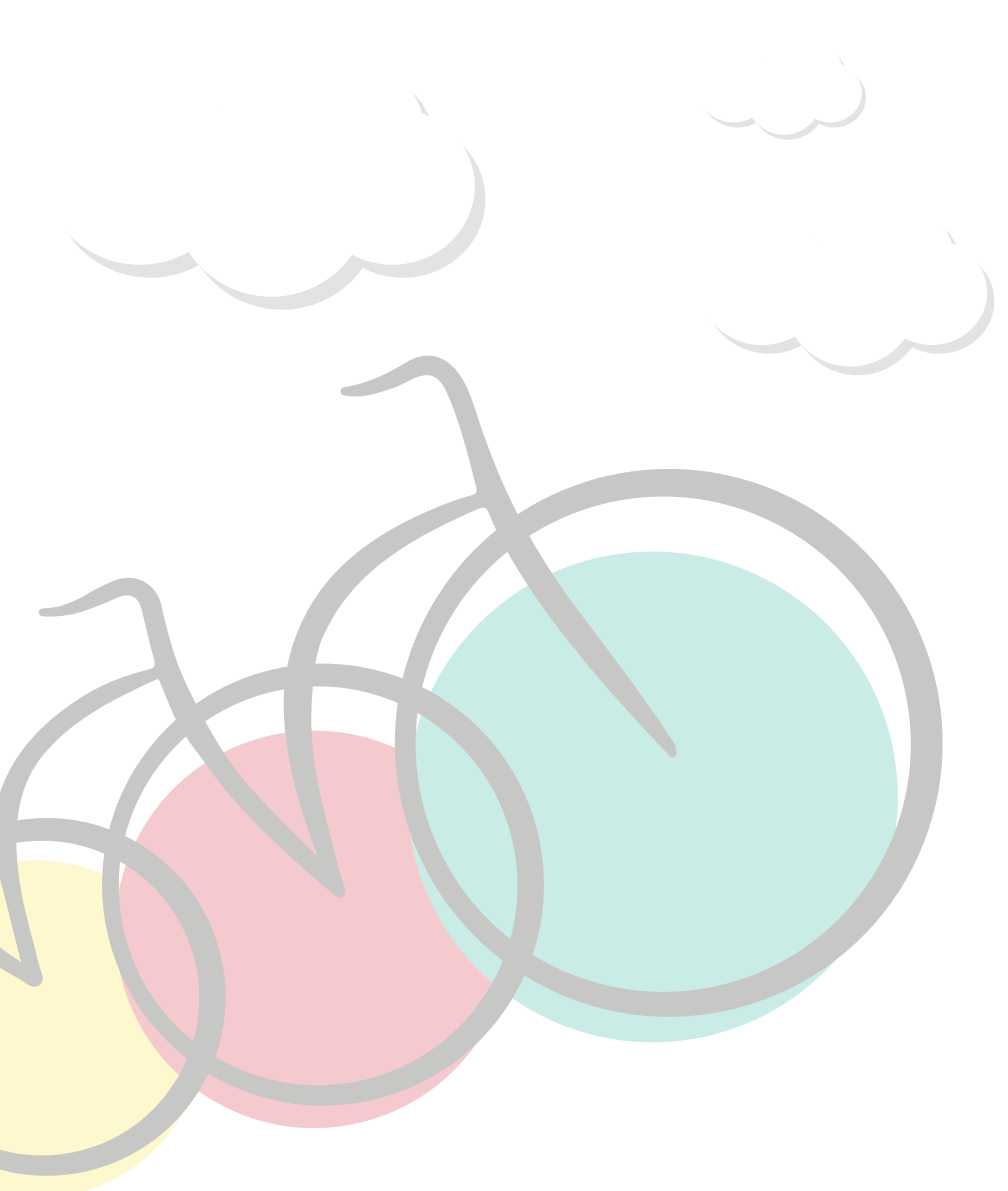


CICLOTURISMO

Un activo para ciudades, pueblos y territorios

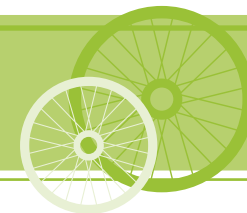


Red de Ciudades **por la Bicicleta**



Red de Ciudades **por la Bicicleta**

ÍNDICE



1	Sobre el cicloturismo, conceptos generales.....	4
2	Contexto español y europeo	6
3	Impacto económico del cicloturismo	8
4	Perfil del cicloturista	10
5	Integración con el transporte público	11
6	¿Qué puede aportar el cicloturismo a las ciudades y pueblos?	13
7	Recomendaciones para desarrollar la oferta cicloturista desde los municipios.....	16
8	Recomendaciones para fomentar el cicloturismo a nivel estatal y regional	20
9	Ejemplos de interés y buenas prácticas.....	22
10	Referencias bibliográficas	30

El uso de la bicicleta es una práctica creciente en el contexto europeo y en muchas de nuestras ciudades. Un fenómeno que se mide habitualmente a partir del uso cotidiano que se hace de ésta. Pero el proceso de normalización de la bicicleta como medio de transporte se expande más allá del ámbito cotidiano y tiene en los tiempos de ocio y períodos vacacionales un espacio importante para su desarrollo. Hablamos de cicloturismo.

Sustrans, la organización de promoción del Transporte Sostenible en el Reino Unido, propone una definición de cicloturismo ampliamente aceptada:

conjunto de salidas de ocio, de más de un día o de un solo día, a cierta distancia del domicilio, en las que la práctica del ciclismo no competitivo es un aspecto fundamental o significativo de la salida.

Aquí se pueden incluir tanto las “vacaciones en bicicleta” en formato de ruta itinerante, el “ciclismo de vacaciones” con salidas en bicicleta desde un punto base combinado con otras actividades, y las “excursiones en bicicleta” con salida desde el domicilio habitual por motivos de ocio con una duración mínima de tres horas.

Los datos estadísticos (El impacto económico del cicloturismo en Europa, 2014. Emili Mató) permiten afirmar que los países con mayor uso de la bicicleta como medio de transporte cotidiano, son también los que registran mayor oferta de cicloturismo y más población que lo practica. De modo que cabe entender el cicloturismo y el uso cotidiano de la bicicleta como aspectos complementarios del proceso de normalización de la bicicleta, que se pueden favorecer mutuamente.

Por otro lado, los datos estadísticos también permiten afirmar que un mayor uso de la bicicleta también supone mayor seguridad para los usuarios del cicloturismo, puesto que pueden contar con infraestructuras que tienen más en cuenta la bicicleta, y hábitos de circulación más prudentes por parte de los conductores debido a la mayor presencia de bicicletas. Esto supone, sin duda, una ventaja para la promoción del cicloturismo.



El uso de la bicicleta como medio de transporte es un aspecto importante de la movilidad cotidiana en buena parte de los países europeos, algunos con larga tradición de décadas, y otros con un crecimiento mucho más reciente. La concienciación ambiental de la población y de las administraciones respecto del problema del calentamiento global, y la necesidad de resolver los problemas ambientales y de salud pública asociados al uso masivo del coche en zonas urbanas son algunos factores que han desencadenado el actual auge de la bicicleta. Este auge no sólo se ve reflejado en el incremento de desplazamientos cotidianos en bicicleta, sino también en el uso de la bicicleta en tiempo libre y períodos vacacionales.

Un estudio del Parlamento Europeo de 2012 cifraba en 2.300 millones los viajes en bicicleta por año en Europa, de los cuales 20 millones corresponden a turismo con pernoctación. En España se estimaban en 80 millones los desplazamientos en bicicleta por año, de los cuales 890 mil de turismo con pernoctación.

A nivel europeo, diversos países han desarrollado redes internas de itinerarios de cicloturismo, en muchos casos siguiendo el concepto de vías verdes. Las **Vías Verdes** (Greenways), se definen como vías de comunicación autónomas reservadas a los desplazamientos no motorizados, en un marco de desarrollo integrado que valore el medio ambiente y la calidad de vida, cumpliendo las condiciones suficientes de anchura, pendiente y calidad superficial para garan-

tizar una utilización en convivencia y seguridad a los usuarios de cualquier capacidad física. La utilización de los caminos de servicio de canales y de las vías ferroviarias abandonadas han resultado un soporte habitual para el desarrollo estos trazados.

A nivel europeo existe una Asociación de Vías Verdes, formada por representantes de diversos países donde se ha desarrollado una red de vías verdes, como es el caso de España, donde la Fundación de los Ferrocarriles Españoles ha dinamizado el concepto de **Vías Verdes** articulando una red de itinerarios por antiguos trazados ferroviarios. Actualmente cuenta con 107 rutas que suman unos 2.100km.

Por otro lado, existe **Red Eurovelo**, que es sin duda una apuesta central para la promoción del cicloturismo en Europa, coordinada por la European Cyclists' Federation (ECF) con el apoyo económico de la Unión Europea. Eurovelo es una red de rutas ciclistas de alta calidad que conectan todo el continente. Las rutas pueden tener un uso turístico para viajes de larga distancia, pero también para desplazamientos locales y cotidianos. Existen actualmente 15 rutas, algunas muy consolidadas y otras en diferentes puntos del proceso de ejecución. Está previsto que la red esté completada para 2020.

Tres de las rutas Eurovelo pasan por el estado español: Eurovelo 1 (Ruta de la costa Atlántica), Eurovelo 3 (Ruta de los Peregrinos), Eurovelo 8 (Ruta Mediterránea).

Para el desarrollo de la Red Eurovelo existe un centro de coordinación en cada estado miembro, que en el caso de España es gestionado por un equipo vinculado a la coordinadora de usuarios de la bici a nivel estatal, **Con Bici**.

En el estudio del 2012 encargado por el Parlamento Europeo se estimaba que los más de 2,2 billones de viajes en bicicleta por año en Europa suponían un impacto económico de 44 billones de euros, y los 20 millones de viajes en bicicleta con pernoctación, suponían un impacto económico de 9.000 millones de euros. Unas cifras probablemente superadas si nos atenemos a los indicadores de crecimiento del uso de la bici y del cicloturismo en diversos países europeos durante los últimos años.

Para España se estimó en 1.620 millones €/año el impacto económico del cicloturismo, teniendo en cuenta viajes de un día y pernoctaciones.

Según el estudio de Emili Mató (2014) analizando el caso de Francia, el principal sector involucrado en la economía de la bicicleta es el turismo, que supone más de un 40% de la cifra de negocio vinculada a la bicicleta y casi un 50% de los puestos de trabajo vinculados a la bicicleta, seguido del comercio de bicicletas, que supone un 30% y un 20% respectivamente. La mayoría del gasto generado proviene de los propios cicloturistas.

Las rutas cicloturistas generan un importante impacto económico en su área de influencia. Por ejemplo, en torno al Canal du Midi el impacto económico de los cicloturistas se puede cuantificar con 53.000€ por cada km de ruta, al año, según el estudio de Emili

Mató (2014). En los diversos casos analizados en ese estudio, las inversiones de las vías verdes o vías ciclables se amortizan como máximo en un sólo año.

Estos datos que se concretan tienen únicamente en cuenta el impacto económico directo, al que debería añadirse el impacto económico indirecto incorporando el gasto generado previamente a los viajes, el ahorro de gasto sanitario, el gasto por la compra de bicicletas o el transporte fuera de la zona geográfica de la ruta.

El impacto del cicloturismo resulta especialmente relevante en los espacios más rurales y con menor grado de desarrollo económico, generando nueva actividad en lugares no considerados hasta el momento como destinos turísticos, y contribuyendo a fijar la población local.

Por otro lado, el gasto realizado por los cicloturistas tiene una mayor repercusión a nivel local que en el turismo convencional, y tiene un mayor impacto en localidades pequeñas donde el dinero permanece y circula a nivel local que en grandes ciudades, donde parte del gasto se deriva a multinacionales.

El mismo estudio cifró el gasto por persona en 57€/día y 439€/viaje, de los cuales un 40% en alojamiento, un 30% en comidas y bebidas, y un 30% en compras, transporte o actividades locales.



4

PERFIL DEL CICLOTURISTA

Según el estudio de Emili Mató (2014), a nivel europeo, el perfil generalizado de la población cicloturista tiene una edad entre 45 y 55 años, cuenta con estudios universitarios y dispone de un buen estatus social y poder adquisitivo.

Los recorridos tienen una duración promedio de una semana. El tipo de alojamiento mayoritario a nivel europeo es de hoteles y pensiones 'bed and breakfast' y, en menor porcentaje, campings y albergues.

La mayoría de los cicloturistas van con bicicleta propia, pero hay un número creciente que lo hace con bicicletas de alquiler. Se prevé, asimismo, un incremento de la bici eléctrica en la práctica del cicloturismo.

Es habitual que los cicloturistas itinerantes realicen actividades adicionales a la propia bicicleta, visitas a pueblos o ciudades, restauración, playas, etc.

De media, un cicloturista (con pernoctación) gasta entre 50 - 70€/día de los cuales la mayor parte está destinado alojamiento, comidas y transporte.

Teniendo en cuenta el gasto por día y la media de días de los viajes, el gasto medio por viaje en el cicloturismo resulta superior que en el turismo en general.

5

INTEGRACIÓN CON EL TRANSPORTE PÚBLICO

Como en cualquier viaje vacacional, existe la necesidad de integración entre los modos de transporte en ruta hacia el destino. La dificultad existente para llevar bicicletas en el transporte público, especialmente el sistema ferroviario, es uno de los factores que limitan el desarrollo del cicloturismo. En países como Francia, Alemania o Austria las compañías ferroviarias están introduciendo facilidades e incrementado la capacidad de transporte de bicicletas en los convoyes.

En el caso de España, el transporte de bicicletas sin desmontar está limitado a trenes de Cercanías y Media Distancia con un coste adicional de 3€ en estos últimos, y en muchos casos sin un espacio adecuado y preparado para el transporte de bicicletas. En los trenes de Larga Distancia y AVE las bicicletas sólo pueden viajar plegadas o desmontadas y enfundadas, aspectos que dificultan su transporte, si además se tiene en cuenta que en el caso del cicloturismo se trata de bicicletas equipadas para viajar, con alforjas y diversos tipos de bolsas y accesorios para el transporte de equipaje.

Caber tener en cuenta que facilitar la combinación de bicicleta y tren permite reducir el número de desplazamientos en vehículo privado, y contribuye al sustentamiento y viabilidad del transporte público, ampliando el número de usuarios y las áreas de influencia de las estaciones.

5

El transporte de bicicletas en autobús es también un recurso que algunas compañías ofrecen, pero en general implica también el empaqueo de éstas, para ser transportadas en bodega, igual que en los viajes aéreos.

También resulta relevante la posibilidad de transportar bicicletas en los transbordadores fluviales y marítimos, un aspecto que según algunos estudios sería bastante factible a nivel de infraestructura, pero que la mayoría de empresas no comercializan.

Cabe destacar el desarrollo de algunas ofertas de transporte específicas para cicloturistas, con vagones o autobuses preparados para el transporte de bicicletas durante períodos estivales, en zonas con un atractivo cicloturista consolidado.



6

¿QUÉ PUEDE APORTAR EL CICLOTURISMO A LAS CIUDADES Y PUEBLOS?

El cicloturismo es una **práctica que está en auge**, y que juega a favor de algunos de los retos más importantes que compartimos como sociedad, como la lucha contra el cambio climático, la transición energética, la reducción de las emisiones contaminantes o la recuperación de hábitos de vida saludables, por lo que incorporarlo o potenciarlo en la oferta turística del municipio es una apuesta con buenas perspectivas de futuro. El cicloturismo es acorde a la voluntad de la Unión Europea de que el turismo contribuya al objetivo Europa 2020, es decir, un crecimiento inteligente, sostenible e inclusivo. El clima político europeo e internacional es favorable a la bicicleta.

- **Oferta turística de bajo impacto ambiental**, ofreciendo una aproximación no agresiva (sin emisiones, sin contaminación acústica) al entorno natural.
- El cicloturismo emite entre un 50 y un 80% **menos gases de efecto invernadero** en relación al transporte.
- Anima a los ciudadanos a **usar el transporte público** para llegar a los puntos de destino cicloturísticos, reduciendo el impacto ambiental en relación al uso del vehículo privado o el transporte aéreo.
- **Potenciación del turismo interno** y reducción de los viajes de larga distancia, contribuyendo a la **reducción de las emisiones de CO2**.

- **Impacto económico positivo** especialmente en aquellas localidades donde el turismo es incipiente o inexistente. Estimula el **desarrollo económico en zonas de interior y rurales** que no son áreas de destino turístico masivo, y permite creación de empleo nuevo, contribuyendo a fijar la población local.
- Cabe tener en cuenta que el turismo en bicicleta resulta **muy atractivo para el segmento de “turismo senior”** (personas mayores de 55 años), con alto nivel adquisitivo y gran disponibilidad para viajar.
- Los cicloturistas suelen apreciar la gestión sostenible de los equipamientos y servicios turísticos, incentivando así que los empresarios turísticos locales adopten medidas **más respetuosas con el medio natural** (reciclaje, producción ecológica, consumo kilómetro cero...).
- Permite **reutilizar infraestructuras** cómo vías férreas en desuso, pistas forestales o caminos paralelos a canales o ríos.
- **Requiere inversiones relativamente bajas**, especialmente cuando se reutilizan antiguas infraestructuras en desuso como trazados ferroviarios y caminos de servicio de canales, así como espacio vial compartido con carreteras de muy baja intensidad de tráfico.
- La **amortización de la inversión en infraestructuras es muy rápida** en la mayoría de los casos (muchas veces es de 1 año).
- En España, el clima es más favorable para la práctica durante todo el año, un factor especialmente interesante en los meses considerados de temporada baja

en otros países europeos, favorece así la **desestacionalización** del turismo en zonas de tradición turística como las costeras, que tienen en primavera y otoño épocas propicias para la práctica del cicloturismo.

- Permite **hacer más atractiva nuestra oferta turística** incorporando el cicloturismo, ya que es uno de los aspectos cada vez más valorados para la elección de destino.
- Propicia el **desarrollo y la implantación de empresas** con base en el territorio para proporcionar servicios de restauración, alojamiento, suministros, y soporte técnico e informativo a los cicloturistas.
- Supone una propuesta turística de “velocidad lenta” que permite **fomentar el interés por el patrimonio local**, ya sea cultural, natural, o gastronómico, y por la vida de las comunidades por donde transita.
- El gasto realizado repercute en mayor medida sobre la **economía local** en comparación con el turismo convencional.
- La UE reconoce al cicloturismo como un medio para **mejorar las condiciones de bienestar y de vida** de una manera sostenible para las generaciones presentes y futuras. (Commission of the European Communities, 2006, p. 10).
- **Facilita a los residentes locales el uso de la bicicleta**, que supone una actividad física saludable.
- El cicloturismo es una herramienta para **incrementar el uso de la bicicleta en los desplazamientos cotidianos**.

7

RECOMENDACIONES PARA DESARROLLAR LA OFERTA CICLOTURISTA DESDE LOS MUNICIPIOS

- Incorporar el cicloturismo de forma coordinada en las políticas de movilidad en bicicleta y en las políticas de turismo del municipio.
- Coordinarse con municipios vecinos y con administraciones territoriales para articular la red cicloturista y los servicios asociados.
- En caso de disponer ya de algún trazado cicloturismo existente (Ruta Eurovelo, Via Verde, etc.), reforzar estas rutas promoviendo la oferta de servicios complementarios (alojamiento, restauración, sensibilidad a las necesidades de los cicloturistas por parte de los establecimientos, punto de información, alquiler, asistencia técnica, etc.)
- Desarrollar variantes y ofertas complementarias en zonas donde ya existe oferta cicloturista.
- Aprovechar los trazados cerca de cauces fluviales, canales fluviales o ejes ferroviarios en desuso, que pueden ofrecer recorridos por espacios naturales de interés con pendientes muy suaves.
- Adaptar la oferta cicloturista a la diversidad de usuarios, locales y turistas, niveles de dificultad variados, itinerarios lineales y circulares, itinerarios de 1 día hasta 1 semana.
- Adaptación de la oferta a las características orográficas del municipio y de la red de caminos y/o carreteras secundarias existentes (BTT, cicloturismo de alforjas, deportivo, de carretera, etc.)

- Incorporar el cicloturismo en la difusión turística del municipio, con presencia en web, puntos de información, señalización, etc.
- Promover programas de adaptación de los establecimientos al público cicloturista, con posibilidad de utilizar algún sello específico reconocible por el público cicloturista.
- Priorizar la seguridad y continuidad de las rutas, con vías independientes segregadas del tránsito motorizado siempre que sea posible, y resolviendo de forma segura las intersecciones con vías principales o transitadas por vehículos, así como las conexiones a la red ciclable de las zonas urbanas.
- Señalizar e informar de forma clara y coherente.
- Las grandes ciudades son puntos de acceso y salida de cicloturistas, llegados en tren, avión y vehículo privado. En estos casos hay que facilitar el transporte de bicicletas en el transporte público y la conexión de la red ciclable urbana con los itinerarios de cicloturismo.
- En grandes ciudades, tener en cuenta las estancias cortas de turismo urbano, turismo cultural o de negocios, que utiliza servicios de préstamo de bicicletas para recorridos y visitas.
- Ofrecer instalaciones técnicas seguras como aparcamientos, zonas de parada de bicicletas, y servicios específicos para bicicletas (puntos de información, puntos de alquiler y reparación, etc.)
- Facilitar la intermodalidad en estaciones de transporte público.

- Ofrecer excursiones y salidas en bicicleta accesibles a diversos tipos de público (familias, practicantes ocasionales y regulares) y de diversos niveles para explorar la región. Promover la celebración de eventos y actividades en bicicleta que permitan poner en valor el patrimonio histórico, arquitectónico, cultural y natural.
- Invitar a los agentes locales a involucrar-se en un enfoque ecológico y a participar en la dinamización del territorio a través de la oferta de cicloturismo.



La promoción del cicloturismo en un ámbito municipal/territorial debería incluir al menos:

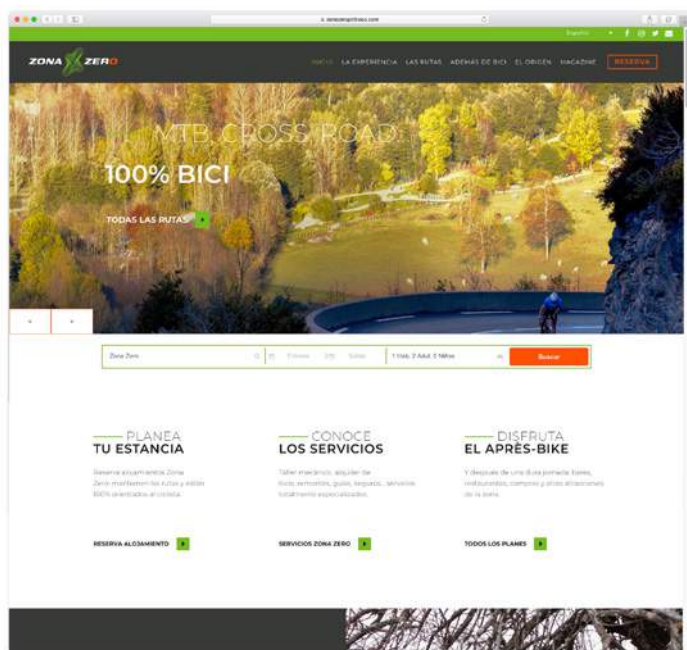
- Una red de rutas de cicloturismo permanente, de longitud y dificultad variables, totalmente señalizada, de al menos unos 100km, de entre los cuáles pueda haber un escalonado de itinerarios según dificultad: muy fácil, fácil, difícil, muy difícil.
- Un mapa de las rutas o fichas de los diversos itinerarios, en formato impreso o digital.
- Un punto de atención a los usuarios que permita ofrecer:
 - Información sobre la red cicloturista
 - Kit básico de reparación de bicicletas o punto de servicio y reparación de bicicletas.
 - Instalaciones sanitarias
 - Alojamiento cerca del punto, sensible a la recepción de cicloturistas.
 - Un punto de restauración o tienda de alimentos cercano.
 - Puntos de interés turístico
 - Punto de alquiler de bicicletas (en el mismo lugar o cercano)
 - Punto de lavado de bicicletas (si es posible)
 - Diversidad de puntos de alojamiento sensibles los ciclistas.
 - Organización de algún evento cicloturista.
 - Difusión de los tracks de las rutas para descargar en terminales móviles o GPS.
 - Difusión en los espacios web de información general sobre cicloturismo a nivel estatal.

- Desarrollar una política estatal/regional de cicloturismo, que permita desarrollar una red de itinerarios con equipamientos y servicios para promover la práctica del cicloturismo de forma segura y atractiva para todo tipo de usuarios y evitar un uso de la bicicleta desordenado y poco respetuoso con el medio ambiente.
- Incorporar en la política de cicloturismo las Vías Verdes y la Red Eurovelo, fomentando su desarrollo.
- Definir unos criterios técnicos que orienten y regulen el desarrollo de una red cicloturista a nivel estatal.
 - Esquema básico de la red
 - Manual técnico de vías ciclistas
 - Criterios de señalización
 - Criterios de dificultad para la calificación de los tramos.
- Guía para el desarrollo de una red cicloturista, para municipios y territorios.
- Elaborar un plan de financiación estatal para el desarrollo de la red cicloturista
- Promocionar el cicloturismo a través de campañas de comunicación en los medios públicos.

- Crear un espacio web a nivel estatal que integre toda la oferta cicloturista existente que permita:
 - Conocer todas las rutas existentes con la descripción sobre dificultad y aspectos de interés a nivel turístico, cultural, con posibilidad de descargar/imprimir la información.
 - Encontrar alojamientos para cicloturistas
 - Encontrar información turística y contactos útiles
- Reconocer con un sello o acreditación cicloturista:
 - Para todo tipo de establecimientos (hoteles, restaurantes, alojamientos, campings, 'bed and breakfast', complejos vacacionales, etc.) y específicamente para tiendas de bicis y puntos de alquiler y reparación.
 - Que permita darse a conocer al público interesado, fácilmente identificable para los cicloturistas.
 - Todos los establecimientos deberían ofrecer un protocolo de recepción específico para cicloturistas, con acceso a información práctica (listado de tiendas y puntos de reparación cercanos), una zona de aparcamiento seguro de bicicletas, kit básico de reparación, y podrían incluir una zona de lavado.
- Galardonar y reconocer las buenas prácticas en materia de cicloturismo, que permitan difundir y promover el esfuerzo de municipios y territorios que desarrollan una oferta cicloturista.

Zona Zero

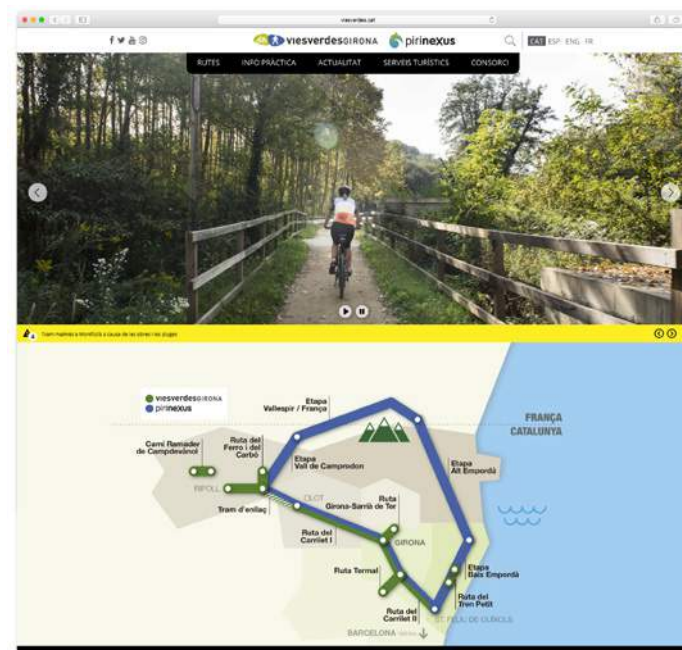
Centro de BTT en el Pirineo de Huesca. Un ejemplo de desarrollo de una actividad turística centrada en la bicicleta en una zona de montaña, especializada en BTT, que ha articulado desde su centro en Ainsa, una importante red de rutas de niveles diversos, una cartera de alojamientos y servicios, y una agenda de eventos de competición y de formación.



zonazeropirineos.com

Pirinexus

Ejemplo de ruta circular en la provincia de Girona que se adentra en el Pirineo francés, y que integra tramos de vía verde y Eurovelo 8, dando una marca y un carácter más global a una propuesta inicialmente más fragmentada y dispersa, funcionando como aglutinador de la oferta cicloturista de la zona. La ruta tiene puntos de conexión con red ferroviaria, y una propuesta de estructuración por tramos - etapas que facilita la planificación. Incorpora una sección de rutas complementarias y otra de servicios turísticos con alojamientos, restaurantes, etc.



viesverdes.cat/rutes/pirinexus

Sello Bed&Bike

Promovido des de Vías Verdes de Girona, que recoge toda la oferta de alojamiento, restauración y servicios adecuada para el público cicloturista.



viesverdes.cat/es/bedbike

Red de alojamientos Bikefriendly

Promovida por la empresa Bikefriendly, dedicada especialmente al cicloturismo, ofrece un catálogo extenso de alojamientos adecuados para los ciclistas ubicados por toda la península.



bikefriendly.bike

Proyecto Vías de Empleo Verde

de generación de ocupación y de empresas, i dinamización de la oferta turística entorno a las Vías Verdes.

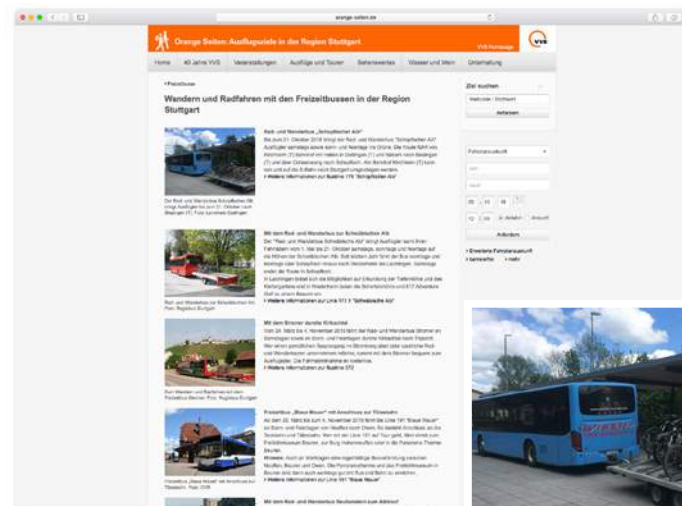


empleaverde.es/proyectos



Líneas de autobuses y trenes

preparados para el transporte de bicicletas, como parte de la oferta de cicloturismo en la región de Stuttgart.



orange-seiten.de/freizeitbusse

Vagones especiales

Vagones de tren adaptados para el transporte turístico de bicicletas para rutas de cicloturismo en **Catania**, en la zona del volcán Etna, Sicilia.



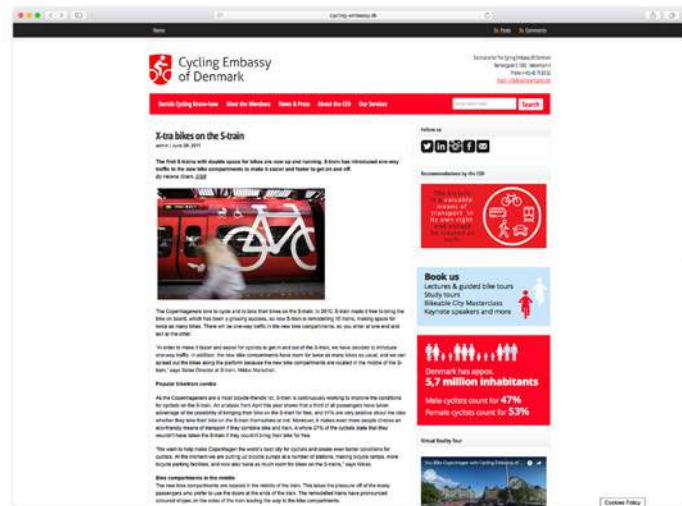
catania.mobilita.org/2016/05/11/ferrovia-circumetnea-apre-alle-bici-sui-treni-passo-avanti-per-il-trasporto-intermodale

Vagones especiales en trenes regionales que incorporan un vagón para transporte de bicicletas durante los meses de verano como servicio dentro de la oferta cicloturista, por ejemplo en la zona del **Veneto**.



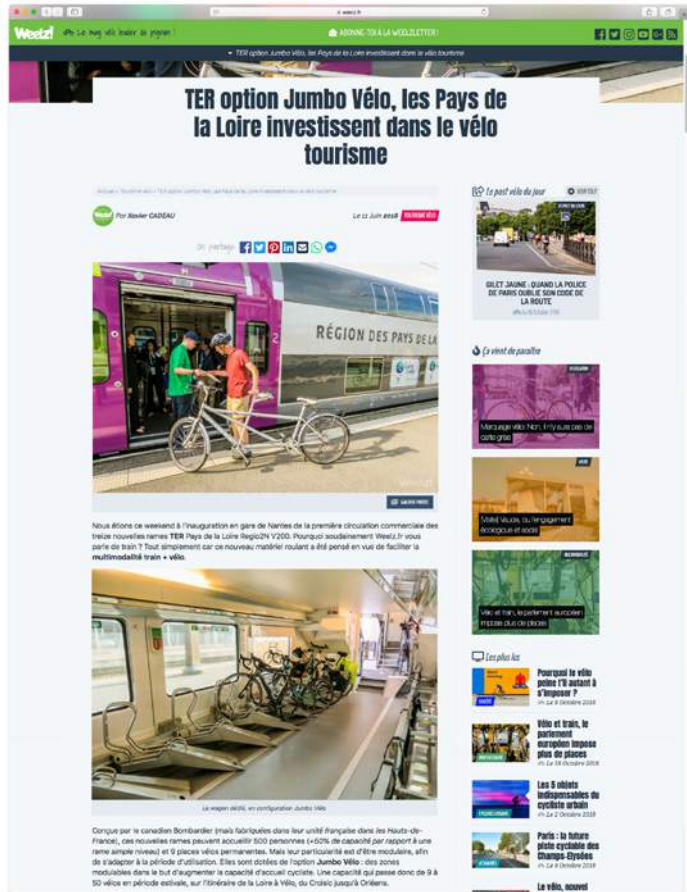
<http://www.trenitalia.com/tcom/Treni-Regionali/Veneto/Idee-di-viaggio-Veneto>

Vagones especiales para personas con bicicleta en trenes de cercanías (S-Trains) en **Copenhague**.



cycling-embassy.dk/2011/06/29

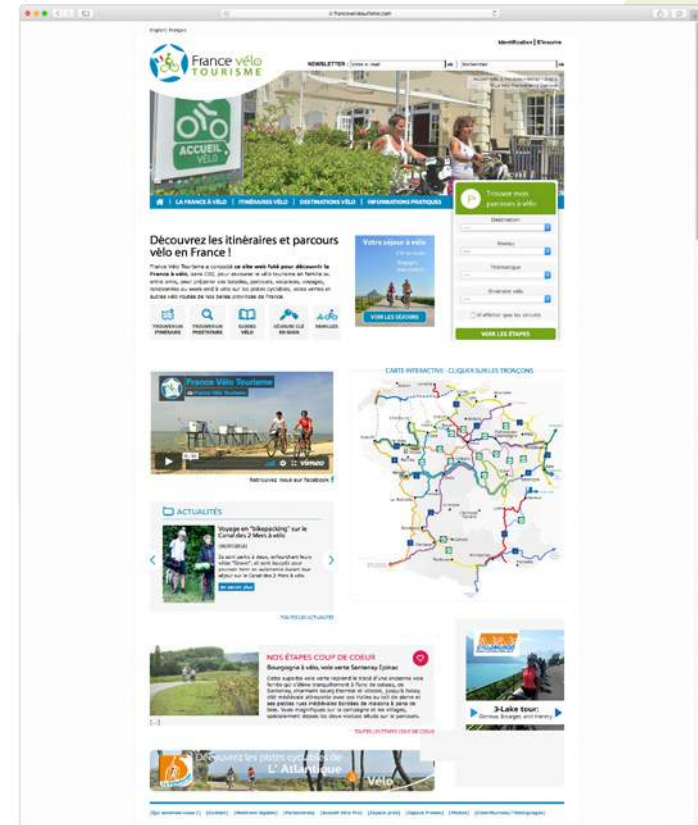
Trenes regionales franceses de 2 plantas, con un interior modular, con zonas que pueden configurarse para aumentar la capacidad de transporte de bicicletas durante el verano, pasando de 5 por vagón a 50, dando cobertura a la demanda cicloturista de la ruta del Loire, desde **Croisic a Orléans**.



weelz.fr/fr/train-ter-jumbo-velo-pays-de-loire-tourisme-multimodalite

Portal web

Portal web nacional de **cicloturismo de Francia**, con integración de todas las rutas.



francevelotourisme.com

- Emili Mató (2014). El impacto económico del cicloturismo en Europa. Síntesis de los principales estudios realizados.
- European Parliament (2012). The European Cycle Route Network Eurovelo. Study (Directorate General for Internal Policies – Policy Department B: Structural and Cohesion Policies – Transport and Tourism).

-  **Asociación Europea de Vías Verdes**
<http://www.aevv-egwa.org/>
-  **Vías Verdes**
<http://www.viasverdes.com>
-  **Eurovelo**
<http://www.eurovelo.org/>
-  **Fédération française de cyclotourisme**
<https://ffvelo.fr>
-  **Federación de cicloturismo**
<https://www.fect.info/>
-  **Zona Zero**
<https://bttpirineo.com/es>
-  **Pirinexus**
<http://www.pirinexus.cat/>

-  **Sello Bed&Bike**
<http://www.viesverdes.cat/ES/1595/Bed-Bike-html>
-  **Red de alojamientos Bikefriendly**
<https://bikefriendly.bike/>
-  **Proyecto Vías de Empleo Verde**
<https://www.empleaverde.es/sites/default/files/memorias-proyectos/ffe.pdf>
-  **Transporte público y cicloturismo en la región de Stuttgart**
<http://www.orange-seiten.de/freizeitbusse/>
-  **Transporte público y cicloturismo en la región de Catania, en la zona del volcán Etna, Sicilia**
<http://catania.mobilita.org/2016/05/11/ferrovia-circumetnea-apre-alle-bici-sui-treni-passo-avanti-per-il-trasporto-intermodale/>
-  **Transporte público y cicloturismo en la región del Veneto**
<http://www.trenitalia.com/tcom/Treni-Regionali/Veneto/Idee-di-viaggio-Veneto>
-  **Transporte público y bicicleta en Copenhague**
<http://www.cycling-embassy.dk/2011/06/29/x-tra-bikes-on-the-s-train/>
-  **Transporte público y cicloturismo en la región del Loire**
<https://www.weelz.fr/fr/train-ter-jumbo-velo-pays-de-loire-tourisme-multimodalite/>
-  **Portal web nacional de cicloturismo de Francia**
<https://www.francevelotourisme.com/>



Red de Ciudades **por la Bicicleta**

www.ciudadesporlabicicleta.org



@redciudadesbici



RedCiudadesBicicleta

Red de Ciudades por la Bicicleta

Carrer 62, núm. 16-18, Sector A
Zona Franca - 08040 Barcelona