



Vol. 9, Nº 21 (diciembre / dezembro 2016)

EL DESARROLLO DEL CICLOTURISMO COMO UNA MODALIDAD TURÍSTICO SOSTENIBLE

María Moral-Moral¹

Departamento de Marketing y Comunicación
Universidad de Cádiz
maria.moral@uca.es

Para citar este artículo puede utilizar el siguiente formato:

María Moral-Moral (2016): "El desarrollo del Cicloturismo como una modalidad turística sostenible", Revista Turydes: Turismo y Desarrollo, n. 21 (diciembre 2016). En línea: <http://www.eumed.net/rev/turydes/21/cicloturismo.html>

RESUMEN

En los últimos años, el uso de la bicicleta como medio de transporte o para la práctica deportiva y de ocio se está incrementando paulatinamente. Más concretamente, la combinación de la práctica ciclista y del turismo ha dado lugar a una nueva modalidad turística sostenible, el cicloturismo.

El objetivo del presente trabajo es poner en valor la contribución que el cicloturismo representa para la implementación de un turismo sostenible en los destinos. Para ello, se expone su conceptualización y las modalidades existentes, así como los impactos que su desarrollo supone para los destinos. Se identifica las principales políticas públicas acometidas a nivel europeo y español, exponiéndose los principales recursos ofertados para su desarrollo e implantación.

Las conclusiones recomiendan impulsar el cicloturismo en el seno de la Unión Europea (U.E) a través de la creación de servicios turísticos adaptados a las necesidades del cicloturista, dada la significativa contribución que esta modalidad representa para la diversificación y sostenibilidad turística.

PALABRAS CLAVE: Cicloturismo - turismo sostenible - modalidad turística.

ABSTRACT

Recent years, the use of the bicycle as a means of transport or for sports and leisure practice is increasing steadily. More specifically, the combination of cycling practice and tourism has given rise to a new sustainable tourism modality, cycling tourism.

¹ Doctora en Ciencias Sociales y Jurídicas. Profesora de Comercialización e Investigación de Mercados en el Grado de Administración de Empresas, Máster en MBA y Coordinadora del Módulo de Marketing emprendedor en el Máster de Creación de Empresas, Nuevos Negocios y Proyectos Innovadores (Masterup). Miembro del Grupo de Investigación "Innovación Social en Marketing" (SEJ-482). Autora de diversos artículos científicos y ponencias en congresos nacionales e internacionales.

The objective of the present work is to put in value the contribution that cycling tourism represents for the implementation of sustainable tourism in the destinations. For this, it is exposed its conceptualization and the existing modalities, as well as the impacts that its development supposes for the destinations. It identifies the main public policies undertaken at European and Spanish level, exposing the main resources offered for its development and implementation.

The conclusions recommend to promote cycling tourism within the European Union through the creation of tourism services adapted to the needs of the cyclist, given the significant contribution that this modality represents for diversification and tourism sustainability.

KEYWORDS: Cycling Tourism - Sustainable Tourism - category of tourism.

CÓDIGOS JEL: Q55; L83; Z32.

1. INTRODUCCIÓN

El peso y la relevancia del sector turístico supone una gran oportunidad para el desarrollo económico y social de las regiones y destinos. Según la Organización Mundial de Turismo (O.M.T) en el año 2015 un total de 1.184 millones de turistas viajaron por diferentes regiones del mundo lo que representa un incremento del 4,4% respecto al año anterior (O.M.T., 2016). En España, según el último dato publicado por el Instituto Nacional de Estadística (I.N.E., 2016) la actividad turística representó en 2014 un 10,9% del Producto Interior Bruto (P.I.B.).

Este crecimiento y auge del turismo implica la necesidad de mejorar la oferta turística existente con el objeto de incrementar la competitividad de los destinos y ofrecer al turista una oferta ajustada a las nuevas necesidades y demandas del visitante.

En este contexto, en los últimos años el uso de la bicicleta como medio de transporte y de práctica deportiva y de ocio ha ido ganando adeptos convirtiéndose en una modalidad turística sostenible y respetuosa con el entorno (Chen y Cheng, 2016; Fernández Latorre, 2015; Oliveira y Esperança, 2011).

El cicloturismo supone la realización de un turismo alternativo y sostenible en el que el disfrute del paisaje o el deseo de vivir una experiencia única en contacto con la naturaleza y el entorno, se convierte en una de las principales motivaciones del turista para su elección, lo que permite combinar la realización de una actividad deportiva y de ocio.

Ante esta tendencia las instituciones públicas y las empresas están mostrando un mayor interés por su desarrollo con el objeto de convertirlo en una alternativa de desarrollo sostenible para las distintas regiones y áreas geográficas.

No obstante, la ausencia de monitorización de la actividad cicloturista a nivel institucional representa uno de los principales *hándicaps* a la hora de evaluar el impacto económico y social que representa como modalidad turística. Actualmente, según la Federación Europea de Ciclistas Europeos (ECF) no existe una información fiable y actualizada que permita comparar su grado de desarrollo entre los diferentes países miembros de la Unión Europea (U.E).

A pesar de ello, datos provenientes del *ECF Cycling Barometer (2015)* elaborado por la propia Federación Europea de Ciclistas Europeos (ECF) permiten constatar el grado de popularidad que representa en países como Holanda donde más del 35% de su población usa la bicicleta como medio habitual de transporte. Asimismo, destacan países como Finlandia, Suecia, Hungría o Holanda cuya población realizan un mayor número de viajes en bicicleta. Es

relevante destacar, que se aprecia una mayor tendencia a practicar el cicloturismo en aquellos países con un mayor número de usuarios de la bicicleta como medio de transporte.

Otros datos significativos, es el número de viajes realizados cada año en bicicleta en Europa estimándose en 2.295 millones (Weston *et al.*, 2012). Más recientemente, Cramer (2016) sitúa en un 20% el incremento anual del cicloturismo, mientras que el impacto económico generado se sitúa en unos ingresos brutos anuales superiores a 44.000 millones de euros, siendo el gasto diario del cicloturista de 35 euros frente a los 10 euros del turista que emplea el coche como medio de transporte.

En suma, dada la relevancia que actualmente representa el cicloturismo en Europa. El objetivo del presente trabajo se dirige a mostrar los rasgos diferenciadores que postulan al cicloturismo como una modalidad turística sostenible y generadora de valor para los destinos turísticos. Para ello, se analizará la conceptualización y modalidades existentes, los beneficios generados, así como las políticas desarrolladas e impulsadas en seno de la Unión Europea (U.E) para su éxito turístico. Finalmente, se exponen los principales recursos disponibles para su práctica y las conclusiones más relevantes de este trabajo.

2. EL CICLOTURISMO: CONCEPTO Y MODALIDADES

Actualmente, el auge experimentado en el uso de la bicicleta como actividad recreativa, deportiva y no competitiva que combina el turismo y la actividad física ha dado lugar a un mayor interés en su estudio y conceptualización entre los académicos, apreciándose un crecimiento en el número de investigaciones al respecto. No obstante, la presencia de trabajos en las principales bases de datos científicas es aún minoritaria por lo que con esta aportación se pretende suplir parcialmente esta carencia contribuyendo a su análisis.

Para ello, y en primer lugar es preciso realizar una revisión en profundidad del término y de las peculiaridades que caracterizan a esta modalidad turística. A este respecto, una reciente conceptualización es la formulada por Han *et al.*, (2017) quienes definen al cicloturismo como “el ciclismo que se realiza por motivos de ocio y en períodos de tiempo inferiores a 24 horas entre un lugar del origen y un destino concreto”. Estos autores destacan seis aspectos que caracterizan a esta modalidad siendo los siguientes:

1. Supone un desplazamiento distante del lugar de residencia.
2. La duración puede oscilar entre uno y varios días.
3. Es una práctica de carácter no competitivo.
4. El viaje es la motivación principal.
5. Se desarrolla dentro de un contexto activo y deportivo.
6. Representa una forma de ocio y entretenimiento.

Por su parte, otra conceptualización adoptada en recientes investigaciones (*i.e.*, Serra, 2016) es la propuesta por Weston *et al.*, (2012) quienes definen al cicloturismo como aquel desplazamiento en bicicleta de un lugar a otro realizado por motivos recreacionales.

En lo que se refiere a las distintas modalidades en la práctica del cicloturismo, Mató y Troyano (2014) adoptan en su análisis un enfoque amplio. Distinguen cuatro grandes modalidades cicloturistas:

- La primera modalidad recibe la denominación de “vacaciones en bicicleta o cicloturismo en alforjas” en la que la duración del viaje incluye una noche o más fuera del domicilio

habitual del turista. La principal motivación y objetivo de la actividad vacacional es la práctica del ciclismo pudiendo considerarse que representa al cicloturista en sentido estricto. Si bien, en algunas investigaciones recibe el nombre de “cicloturista itinerante” cuando se desplaza en bicicleta de un alojamiento a otro, no incluyéndose dentro de esta categoría a aquellas personas que utilizan otro medio de transporte para desplazarse entre alojamientos a pesar de poder utilizar la bicicleta de forma diaria.

- La segunda modalidad se denomina “ciclismo en vacaciones”. En esta categoría la práctica ciclista forma parte de las vacaciones del turista, pero no se considera la actividad principal. Incluye desplazamientos en bicicleta desde el lugar del alojamiento o desde cualquier otra ubicación.
- En tercer lugar, se encuentra la categoría denominada “excursiones en bicicleta de un día”. Esta modalidad consiste en la realización de paseos en bicicleta con una duración superior a 3 horas desde el domicilio habitual realizados por motivos recreativos o de ocio.
- Por último, el “ciclismo deportivo o recreativo” es el realizado por el ciclista que emplea un equipamiento específico realizando desplazamientos en una jornada con distancias relativamente elevadas, normalmente superiores a 50 kilómetros. Esta modalidad la integran el ciclismo practicado en carreteras convencionales como aquel que se realiza en zonas de montaña. En ambos casos, queda excluido el ciclismo de competición.

En suma, teniendo en consideración el marco conceptual expuesto, cabe destacar una serie de ideas clave, estas son (1) el uso de la bicicleta como parte de la actividad turística no implica su uso como un medio de transporte sino que forma parte de una experiencia de ocio integral para el turista; (2) el viaje o la ruta es tan importante como el destino turístico al que se pretende llegar, y en algunos casos, la realización de una ruta es la motivación principal del viaje; y (3) el contacto con la naturaleza, el entorno y el disfrute del paisaje representa una forma de ocio saludable y sostenible.

A continuación, se procede a exponer los principales beneficios que el cicloturismo representa como modalidad de un turismo sostenible y de los que derivan, las principales motivaciones y preferencias del turista para su elección como actividad de ocio.

3. BENEFICIOS DEL CICLOTURISMO COMO MODALIDAD TURÍSTICO SOSTENIBLE

Uno de los principales atractivos y beneficios del cicloturismo como modalidad turística es que se trata de una actividad respetuosa con el medio ambiente que contribuye a reforzar el atractivo y competitividad turística del destino conduciendo a una consolidación de la economía del lugar.

Tal y como se mostrará más adelante, el actual impulso institucional de la actividad cicloturista es fruto de los impactos positivos que la misma representa. En un informe elaborado para el Parlamento Europeo por Weston *et al.* (2012) se identifican los impactos o beneficios de la actividad cicloturista postulándose los autores, por la idoneidad de apostar por su desarrollo como modelo de un turismo sostenible en el seno de la Unión Europea (U.E). Dichos impactos positivos son los siguientes:

- 1) Reducción del impacto medioambiental como consecuencia de una menor emisión de CO₂ en la atmosfera a través de la potenciación del turismo interno y de la disminución de los viajes de larga distancia.
- 2) Disminución del uso de medios de transporte privados en favor del fomento transporte público como forma de desplazamiento del cicloturista en las grandes distancias.

- 3) Reutilización de viejas infraestructuras tales como líneas ferroviarias en desuso, senderos, pistas forestales, entre otras.
- 4) Estimulación del desarrollo económico y social de las zonas rurales al dotarlas de una fuente alternativa de ingresos.
- 5) Contribución al fomento de hábitos de vida saludables permitiendo mejorar la calidad de vida de las comunidades locales.
- 6) Fomento del conocimiento y contacto con el patrimonio histórico, cultural y gastronómico presente en las rutas por las que discurre el cicloturista.
- 7) Apoyo al territorio y al emprendimiento local ante el auge de nuevos modelos de negocio surgidos por la necesidad de ofrecer al cicloturista servicios turísticos diversos relacionados con la alimentación, alojamiento, reparación de bicicletas, etc.

Asimismo, es relevante destacar tres ideas clave y que diferencian al cicloturismo del resto de modalidades turísticas. En primer lugar, contribuye a la desestacionalización de la demanda turística fruto de las preferencias del cicloturista que apuesta por practicarlo en temporada baja evitando las aglomeraciones de visitantes y los meses más calurosos del año. En segundo lugar, es una modalidad intrínsecamente sostenible por cuanto a nivel medioambiental supone el uso de la bicicleta -un medio de transporte no contaminante-, a nivel social representa una apuesta por los negocios y servicios locales asegurando su viabilidad, al mismo tiempo que supone una oportunidad para la reutilización turística de viejas infraestructuras mejorando el entorno del lugar, y por último a nivel económico permite la fijación de la población al territorio asegurando el empleo local, la generación de riqueza y la mejora de las infraestructuras. Y finalmente, un tercer aspecto destacable es que se trata de una actividad de ocio y turismo saludable. Su práctica permite la mejora de la condición física del individuo y de su calidad de vida.

A este respecto, las principales motivaciones del turista para el desarrollo del cicloturismo derivan de los beneficios que su práctica representa. En este sentido, se destacan las siguientes motivaciones (Ho *et al.*, 2015; Kulczyckia y Halpenny, 2014; Serra, 2016; Weston *et al.*, 2012):

- En primer lugar, el principal factor para practicar un turismo en bicicleta es el contacto con la naturaleza y el disfrute de los paisajes y entornos naturales.
- Una segunda motivación es la realización de una actividad física saludable con el objeto de mantenerse en forma y cuidar la salud.
- Un tercer factor relevante es disfrutar del uso de la bicicleta como instrumento de ocio que conduce a la realización de una actividad relajada y agradable para el cicloturista.
- Y finalmente, otras motivaciones del cicloturista menos determinantes se dirigen a compartir momentos con familiares, amigos, conocidos, así como la posibilidad de emplear la bicicleta para visitar atractivos turísticos de un área geográfica.

Estas motivaciones determinan que el perfil de las personas que viajan en bicicleta sea el de un hombre de entre 45 y 55 años, con estudios universitarios, con un nivel de ingresos entre 24.000 y 36.000 euros al año, y que viaja preferentemente en pareja o en grupo. Los principales aspectos que determinan la elección de un destino o ruta turística se dirigen a la existencia de rutas sin tráfico rodado o con poca densidad de vehículos, con una superficie de buena calidad y con una clara señalación para el cicloturista, así como la variedad de rutas y la oferta de servicios adaptados para el cicloturista tales como alojamientos con servicios de guardabicis, taller de reparaciones, tienda de artículos especializados, transporte adaptado para bicicletas etc., (Chen y Cheng, 2016; Han *et al.*, 2017; Jensen *et al.*, 2007; Oliveira y Esperança, 2011; Weston *et al.*, 2012).

A este respecto, las preferencias del cicloturista determinan que a la hora de impulsar el desarrollo del cicloturismo sea preciso favorecer la accesibilidad y la oferta de servicios complementarios para el cicloturista que deriven en un mayor poder de atracción de los destinos turísticos (Lee, 2014; Mrnjavac *et al.*, 2014). De tal modo, que a continuación se procede a presentar las políticas e iniciativas implementadas, así como los recursos existentes para su éxito como modelo de un turismo responsable y sostenible.

4. POLÍTICAS Y RECURSOS PARA EL FOMENTO DE LA ACTIVIDAD CICLOTURISTA

La necesidad de desarrollar nuevos productos turísticos más sostenibles y responsables con el entorno ajustados a las gustos y deseos del turista derivan en la apuesta por parte de las administraciones públicas de nuevas medidas y estrategias turísticas. A este respecto, la política turística de la Unión Europea (U.E) establece entre sus prioridades de actuación el desarrollo de un turismo sostenible, responsable y de calidad consolidando la imagen de Europa como un conjunto de destinos sostenibles (U.E., 2010).

Un buen ejemplo de un turismo sostenible y respetuoso con el medio ambiente, es el cicloturismo. Por ello, la Comisión Europea apuesta por la sensibilización de la opinión pública sobre su importancia y apoya el desarrollo y la promoción de rutas ciclistas en toda Europa mediante la concesión de subvenciones a diversas iniciativas y proyectos.

Concretamente, destaca el impulso en Europa de iniciativas como la red *EuroVelo*. Se trata de un proyecto promovido por Federación Europea de Ciclistas (ECF) y puesto en marcha en 1997. Su finalidad es la creación de una completa red europea de rutas de larga distancia que permita unir y atravesar todo el continente europeo en bicicleta dando lugar al desarrollo de una verdadera Red Transeuropea de Transporte Sostenible.

El proyecto *EuroVelo* tiene dos objetivos principales, por un lado, estimular el uso de la bicicleta como medio de transporte, y por otro, promover el turismo más sostenible y respetuoso con el medio ambiente a través del impulso del turismo en bicicleta o cicloturismo. De este modo, una red ciclista de larga distancia promoverá un tipo de turismo menos perjudicial para el medio ambiente que un turismo tradicional basado en el empleo de medios de transportes convencionales, lo que evitaría los actuales problemas de congestión de las ciudades y contaminación que hoy en día están presentes en Europa.

En cuanto a las características o requisitos de las rutas que componen la red *EuroVelo*. Estas deben ajustarse a las siguientes especificaciones (EuroVelo, 2016):

- ✓ Pendiente inferior al 6% (salvo en tramos cortos).
- ✓ Estar pavimentada al menos en el 80% de su longitud.
- ✓ Disponer de una anchura suficiente para permitir el paso de al menos dos bicicletas. La mayoría de los caminos libre de tráfico tienen al menos 2 metros de anchura en las áreas rurales y 3 metros en las urbanas, para adaptarse al probable uso del camino.
- ✓ Tráfico motorizado medio inferior a 1.000 vehículos/día o inexistente.
- ✓ Deben permanecer abiertas todo el año y ofrecer avituallamiento cada 30 kilómetros, alojamiento cada 50 kilómetros y transporte público que acepte bicicletas cada 150 kilómetros.
- ✓ La señalización tiene que ser común en todos los países europeos, si bien puede coexistir con la existente en cada país.

Actualmente, existen 15 rutas que recorren Europa, entre ellas destaca la denominada Ruta del Telón de Acero (*Iron Curtain Trail*) que cuenta con 6.800 km de pistas para bicicletas, conocida como ruta *EuroVelo* nº 13 recorre la antigua frontera del "Telón de Acero" discurriendo desde el Mar de Barents hasta el Mar Negro permite combinar el desarrollo de un turismo sostenible con el disfrute de la cultura e historia de las principales ciudades y zonas turísticas europeas.

En España, los recursos para la práctica del cicloturismo se articulan bajo dos tipos de trayectos apoyados por las administraciones públicas a nivel estatal y regional.

El primer tipo de trayectos lo conforman las rutas *EuroVelo*, comentadas anteriormente, y que en el caso de España son tres las que recorren el país. En primer lugar, la denominada Ruta Atlántica o también conocida como la Ruta de la Vía de la Plata que discurre por las ciudades de Pamplona, Burgos, Salamanca, Mérida pasando por Sevilla y la provincia de Huelva hasta llegar a Portugal a través de Ayamonte. En segundo lugar, la Ruta de los Peregrinos que recorre el Camino de Santiago Francés desde Roscivalles hasta Santiago de Compostela pasando por ciudades como Burgos o León. Y, por último, la Ruta del Mediterráneo que llegaría desde Francia a Cádiz por toda la costa mediterránea, no obstante, actualmente no se puede realizar completo todo su recorrido si bien, sí su comienzo en la provincia de Girona.

El segundo tipo de trayectos nace en el año 1993 con la puesta en marcha del Programa de Caminos Naturales y Vías Verdes ejecutado por el entonces denominado Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente de España. Este programa está dirigido a poner en valor antiguas vías de comunicación (ferrocarriles en desuso, vías pecuarias, caminos históricos, caminos de servicio de canales, etc.).

Más concretamente, en lo que se refiere a los caminos naturales, España cuenta con una red de 60.000 kilómetros de senderos marcados con las señales de GR® (Gran Recorrido), PR® (Pequeño Recorrido menor de 50 km) y SL® (Sendero Local menos de 10 km), de los cuales alrededor de 31.000 kilómetros son Grandes Rutas (MAPAMA, 2014).

Por otro lado, las Vías Verdes son definidas habitualmente como caminos no motorizados acondicionados para el paseo a pie o en bicicleta (Aycart, 2008; Mundet y Coenders, 2010). Actualmente, los kilómetros transitables en el territorio español como Vías Verdes son de 2.692,77 siendo 104 los itinerarios transitables (F.F.E., 2016).

Entre las ventajas que presentan las vías verdes para los cicloturistas se encuentra en primer lugar, el elevado grado de accesibilidad al contar con unas pendientes inferiores al 3% y con un trazado de gran visibilidad para los usuarios al presentar un recorrido con amplias curvas, lo que permite que puedan ser transitadas en bicicleta o a pie por cualquier persona con independencia de su condición física.

Asimismo, cabe señalar que el acondicionamiento de una Vía Verde para su uso turístico siempre se trata de preservar y enfatizar el origen ferroviario de la infraestructura, lo que ha dado lugar a la rehabilitación de edificaciones destinadas a usos sociales o turísticos. Esto permite ofrecer al cicloturista diversos servicios relacionados con el alojamiento, restauración, información turística, servicios de alquiler de bicicletas, etc., (Aycart, 2013) conduciendo pues, al desarrollo de un turismo sostenible y respetuoso con el entorno.

En suma, el uso de la bicicleta ha experimentado una gran popularidad como forma de un turismo que permite disfrute de una experiencia de ocio saludable y en contacto con la naturaleza (Coghlan, 2012; Lamont, 2009).

5. CONSIDERACIONES FINALES

A pesar del creciente interés por el desarrollo de un turismo sostenible y en particular, por la adquisición de hábitos respetuosos con el medioambiente y el entorno como pueden ser el

fomento entre la población del uso de la bicicleta como medio de transporte se aprecia, no obstante, la ausencia de un apoyo institucional claro y decidido hacia el fomento e impulso del cicloturismo como modelo de un turismo sostenible.

La inexistencia de estadísticas oficiales y fuentes de información que permitan determinar el impacto real a nivel económico, social y medioambiental que representa esta modalidad turística condicionan la toma de decisiones de los *stakeholders* turísticos y limitan su implementación.

No obstante, en este trabajo se ha presentado una conceptualización del cicloturismo, sus beneficios, así como las motivaciones del cicloturista, entre otros aspectos, lo que puede ser de gran valor para los operadores turísticos que tienen la oportunidad de atender a un segmento de mercado en expansión ajustando su oferta a los nuevos perfiles y necesidades del turista.

Cabe resaltar, que el cicloturismo es una actividad turística intrínsecamente sostenible debido al uso óptimo de los recursos ambientales ayuda a la conservación del entorno natural gracias al empleo de un medio de transporte no contaminante, respeta la autenticidad cultural de las comunidades locales al fomentar la reutilización y puesta en valor de recursos infrautilizados, y finalmente proporciona beneficios socioeconómicos a las áreas turísticamente menos desarrolladas. Con ello, el cicloturismo se está convirtiendo en un segmento emergente que presenta grandes oportunidades para la diversificación y desarrollo turístico de los destinos.

En este sentido, es preciso dotar de recursos y servicios turísticos adaptados a las necesidades del cicloturista, ya que ello será un factor de atracción de primer orden hacia aquellos destinos más especializados en este segmento (Chen y Cheng, 2016).

En consecuencia, dadas las peculiaridades del cicloturismo como modelo de un turismo más respetuoso con el entorno. Su expansión está siendo cada vez mayor en Europa debido a que la realización de un viaje en bicicleta supone una experiencia singular para el individuo que permite disfrutar del patrimonio cultural, natural, así como de la autenticidad de los lugares visitados. Por ello, y dadas las ventajas que representa, se recomienda impulsar el desarrollo del cicloturismo como instrumento para la implementación efectiva y real de un turismo sostenible en el seno de la Unión Europea (U.E).

6. REFERENCIAS

Aycart Luengo, C. (2013). "Veinte años de Vías Verdes. 2.000 km de itinerarios sostenibles: más de 100 vías verdes para recorrer España". En *Revista Ph. Instituto Andaluz de Patrimonio Histórico*, Nº 84, p. 8-9.

Aycart Luengo, C. (2008). El Programa Vías Verdes y su papel como herramienta para el desarrollo rural sostenible. 9º Congreso Nacional de Medio Ambiente. Cumbre de Desarrollo Sostenible. Madrid.

Chen, C-F. y Cheng, W-C. (2016). "Sustainability SI: Exploring Heterogeneity in Cycle Tourists' Preferences for an Integrated Bike-Rail Transport Service". En *Networks and Spatial Economics*, Nº 16, Vol (1), p. 83-97.

Coghlan, A. (2012). "An autoethnographic account of a cycling charity challenge event: Exploring manifest and latent aspects of the experience". En *Journal of Sport & Tourism*, Vol 17, Nº 2, p. 105-124.

Cramer, M. (2016). Cycling in Europe. Closing Plenary Velo-City Global. Taipei, 01/03/16. Disponible en: <https://goo.gl/pl8phZ> Consultado: 09/11/16.

European Cyclists Federation (ECF). (2015). ECF Cycling Barometer 2015: technical document. Disponible en: <https://goo.gl/YjzBal> Consultado: 09/11/16.

EuroVelo (2016). EuroVelo Routes. Disponible en: <http://goo.gl/kO0VRG> Consultado: 10/11/16.

Fernández Latorre, F.M. (2015). "Los flujos turísticos, capital territorial y uso de la bicicleta. Andalucía como modelo de destino emergente en cicloturismo". En *Revista de Estudios Andaluces* Nº 32, p. 76-107.

Fundación de Ferrocarriles Españoles (F.F.E) (2016). Programa de Vías Verdes. Disponible en: www.viasverdes.com. Consultado: 11/11/16.

Han, H., Meng, B. y Kim, W. (2017). "Bike-traveling as a growing phenomenon: Role of attributes, value, satisfaction, desire, and gender in developing loyalty". En *Tourism Management*, Vol 59, p. 91-103.

Ho, C-I., Liao, T-Y, Huang, S-C. y Chen, H-M. (2015). "Beyond environmental concerns: using means-end chains to explore the personal psychological values and motivations of leisure/recreational cyclists". En *Journal of Sustainable Tourism*, Vol 23, Nº 2, p. 234-254.

Instituto Nacional de Estadística (I.N.E). (2016). "Cuenta Satélite del Turismo en España". Último dato publicado: 22/06/2016. Disponible en: <http://goo.gl/5viMDr> (Consultado 09/11/16).

Jensen, S. (2007). "Pedestrian and bicyclist level of service on roadway segments". En *Transportation Research Record Journal of the Transportation Research Board*, Vol 2031, p. 43-51.

Kulczyckia, C. y Halpenny, E. A. (2014). "Sport cycling tourists' setting preferences, appraisals and attachments". En *Journal of Sport & Tourism*. Vol 19, Nº 2, p. 169-197.

Lee, C. F., Chen, P. T., y Huang, H. I. (2014). "Attributes of destination attractiveness in Taiwanese bicycle tourism: The perspective of active experienced bicycle tourists". En *International Journal of Hospitality and Tourism Administration*, Vol 15, Nº 3, p. 275-297.

Mató i Palós, E y Troyano, C. (2014). El impacto económico del cicloturismo en Europa. Fundación de los Ferrocarriles Españoles (F.F.E). Vías verdes. Disponible en: <http://goo.gl/ozu1vb> Consultado: 09/11/2016.

Ministerio de Agricultura, Pesca, Alimentación y Medio Ambiente (MAPAMA) (2014). Impacto económico y social del Programa de Caminos Naturales. Septiembre 2014. Disponible en: <https://goo.gl/h86uRC> Consultado: 10/11/16.

Mrnjavac, E., Kovacic, N. y Topolšek, D. (2014). "The logistic product of bicycle destinations". En *Tourism and Hospitality Management*, Vol 20 Nº 2, p.171-184.

Oliveira Neves, J. M. y Esperança, J. P (2011). "Bike usage and cycle tourism: the pattern of portuguese associated bike riders". En *Tourism & Management Studies. Nº 1 Extra (Proceedings International Conference Tourism & Management Studies)*, p. 191-200.

Organización Mundial de Turismo (O.M.T) (2016). UNWTO World Tourism Barometer. Vol 15. Mayo 2016. Disponible en: <http://goo.gl/JkAmTb> (Consultado 09/11/2016).

Serra i Serra, M. (2016). "El cicloturismo y las vías verdes como ejemplo de turismo sostenible". *Revista CIDOB d'Afers Internacionals*, Vol 113, p. 187-209.

Unión Europea (U.E). (2010). Comunicación de la Comisión al Parlamento Europeo, al Consejo, al Comité Económico y Social Europeo y al Comité de las Regiones: "Europa, primer

destino turístico del mundo: un nuevo marco político para el turismo europeo”. Disponible en: <http://goo.gl/hT5kXc> Consultado: 10/11/16.

Weston, R., Davies, N., Lumsdon, L., McGrath, P., Peeters, P., Eijgelaar, E. y Piket, P. (2012). The European Cycle Route Network EuroVelo. Disponible en: <http://www.europarl.europa.eu/studies> Consultado: 09/11/16.