



Universidad de Valladolid

FACULTAD DE CIENCIAS SOCIALES, JURÍDICAS Y DE LA
COMUNICACIÓN

Grado en Turismo

TRABAJO DE FIN DE GRADO

**Concepto del cicloturismo en Friedrichshafen, Alemania
y Segovia, España**

Presentado por Gloria Scholz

Tutelado por María de la O Oliva

Segovia, 17 de junio de 2015



ÍNDICE

INTRODUCCIÓN.....	3
-------------------	---

CAPÍTULO 1

Cicloturismo

1.1. Panorámica del cicloturismo.	6
1.1.2. Historia de la bicicleta.	9
1.2. Tipología de los ciclistas.	10
1.3. Viaje en bicicleta.	12
1.4. Ventajas y desventajas del cicloturismo.	15
1.5. Tabla de evaluación de las rutas.	15

CAPÍTULO 2

Estudio comparativo entre Friedrichshafen, Alemania y Segovia, España

2.1. Visión general del cicloturismo en Friedrichshafen, Alemania.	21
2.1.1. Evaluación de la tabla para la ruta “Bodensee-Radweg”.	23
2.2 Visión general del cicloturismo en Segovia, España.	28
2.2.1. Evaluación de la tabla para la ruta “Camino natural del Eresma”	32
2.3. Comparación del cicloturismo.	38

CAPÍTULO 3

La sostenibilidad y la visión del cicloturismo

3.1. La sostenibilidad del cicloturismo.	42
3.2. El futuro del cicloturismo.	44
CONCLUSIONES	47
REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS	48
RECURSOS ELECTRÓNICOS	50
ANEXO	54

INTRODUCCIÓN

El tema elegido para el Trabajo Fin de Grado es: “Concepto del Cicloturismo en Friedrichshafen, Alemania y Segovia, España”. He elegido este tema porque me gusta mucho ir en bicicleta. En Alemania, siempre voy de compras, quedo con mis amigos y hago excursiones de un día en bicicleta. Desde que vivo en España no tengo bicicleta y he notado que no hay mucha gente que la use habitualmente. Es por esto que creo que es un buen tema para investigar ya que no hay tanto cicloturismo en España como en Alemania. Además, al hacer mis prácticas en la Oficina de Turismo de Segovia, he tenido a mi alcance mucha información sobre este tipo de turismo en esta ciudad y así, elegí Segovia como tema de mi Trabajo Fin de Grado. Por otra parte, he buscado una ciudad adecuada para comparar la ciudad de Segovia con una alemana donde haya cicloturismo y por este motivo, he elegido Friedrichshafen que está en el Bodensee, Lago Constanza en español, el lago más grande en Alemania.

Segovia es una ciudad muy turística e interesante para visitar. Los recursos históricos y patrimoniales son sus principales atractivos. A pesar de no haber muchos ciclistas, tiene eventos de deporte y a veces, cuenta con un servicio de alquiler de bicicletas. Además, tiene folletos del servicio de alquiler y se pueden hacer rutas en bicicleta con guía. No obstante, la gente no suele elegir esta opción para visitar Segovia. En otras partes de España la práctica del cicloturismo está más extendida y es más popular, por ejemplo, en Cataluña. He querido investigar si en Segovia se podría desarrollar más el cicloturismo. Pero un gran problema del cicloturismo en Segovia es que hay ciertas calles del casco histórico en las que no se puede ir en bicicleta, sin embargo, el “Camino natural del Eresma” y otras rutas aptas son muy conocidas.

En Friedrichshafen, Alemania, el cicloturismo está muy desarrollado. Este tipo de vacaciones es muy importante y la ciudad es muy famosa por este motivo. Friedrichshafen es perfecto para realizar excursiones en bicicleta, porque está cerca del Bodensee, tiene la ruta de “Bodensee-Radweg” y ofrece una amplia gama de actividades complementarias. Desde hace muchos años, Friedrichshafen, es una ciudad activa para hacer este tipo de turismo, además de que se celebra allí la feria de “EUROBIKE”, la más popular y grande del mundo.

En este trabajo voy a comparar el desarrollo del cicloturismo en las dos ciudades: Segovia y Alemania. Primero, voy a explicar el término y el comienzo del cicloturismo. Después, presentaré ambas ciudades y sus rutas. Más tarde haré una comparación entre Friedrichshafen y Segovia. Concluiré con una reflexión sobre la sostenibilidad del cicloturismo y el futuro del mismo tanto en España como en Alemania.

CAPÍTULO 1

Cicloturismo

CICLOTURISMO.

1.1. Panorámica del cicloturismo.

Para comenzar, es fundamental definir el término “turismo” según la Organización Mundial del Turismo, OMT (citado por Pérez de las Heras, 2004):

“Las actividades que realizan las personas durante sus viajes y estancias en lugares distintos al de su entorno habitual, por un periodo de tiempo consecutivo inferior a un año, con fines de ocio, por negocios y otros motivos” (p. 20).

Hoy en día, el turismo es una parte importante para la economía, los países y su población. Para la economía y los países es un sector lucrativo porque ganan dinero gracias al turismo, y para la población es un sector que favorece el empleo y la creación de éste. El turismo es el terreno de la libertad y la autodeterminación para los turistas, ya que les ofrece muchas oportunidades de sentirse libre y viajar.

Desde hace algunos años, el cicloturismo ha ido alcanzando mayor importancia en el sector del turismo, y aparece cada vez más en las noticias, periódicos, etc. Una definición sería:

[El cicloturismo es] una actividad física no competitiva que combina la bicicleta con el turismo; el cicloturismo se basa en un ejercicio moderado y surge como una propuesta de viaje en bicicleta para visitar lugares, pueblos y ciudades, por el placer de conocer nuevos lugares sin preocuparse del tiempo y siendo respetuosos con el medio. (Aragoneses Maroto, 2010, p. 10)

Así, actividades como la natación o el senderismo hacen competencia al cicloturismo en dentro del sector del turismo activo. Por lo tanto, el concepto de uso de la bicicleta ha ido cambiando a lo largo de los últimos años pasando de mero transporte poco utilizado a ser una buena opción para practicar turismo activo. Opaschowski (citado por el Institut für Mobilitätsforschung, 2000) ha descubierto que el movimiento forma parte de la jerarquía de las necesidades humanas porque el ser humano ha de desarrollarse en el sentido de sociabilidad, el espacio y la mente. Para verlo mejor pongo la Pirámide de Maslow referente al cicloturismo (elblogsalomon.com, 2015: ¿Qué es la pirámide de las necesidades de Maslow?):

CAPÍTULO 1.

- Autorrealización (Recuperación psíquica y física): ser libre, hacer lo que se quiere.
- Reconocimiento (Equilibrio corporal): deporte y movimiento, cambiar de aire, vivir emociones.
- Afiliación (Contacto con la compañía): los amigos, los conocidos, la familia y la gente nueva.
- Seguridad (Formación): nuevas impresiones, otros países y cultura.
- Fisiología (Viva la naturaleza): sol, aire no contaminado, naturaleza.

La sensación de libertad y de hacer lo que uno quiere son características típicas del cicloturismo. Se puede estar al aire libre y disfrutar de la naturaleza acompañado o solo. Para una persona que considera muy emocionante estar en la cima de una montaña, disfrutando de unas vistas fantásticas, y posiblemente su sueño era estar ahí, cuando lo consigue, se convierte en una experiencia única. En todos los países existe la posibilidad de hacer cicloturismo, además la bicicleta es un transporte sostenible y barato.

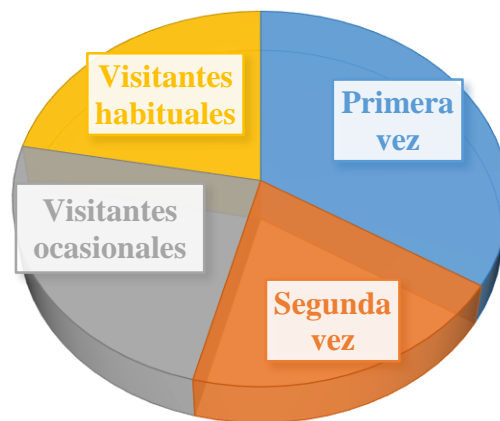
Hoy en día, el cicloturismo es muy conocido y se espera que crezca más a pesar de la mala situación de la economía. También, a través del crecimiento de la compra de bicicletas se nota la popularidad de ésta. Desde los años 80 el cicloturismo ha tenido un rápido crecimiento. En Alemania en 1987, aproximadamente 47 millones de habitantes tenían una bicicleta, en 2009 aproximadamente 69 millones (Jilg citado por Hildebrand, 2011) y actualmente 73 millones (globometer.com, 2015: “Das Fahrrad in Deutschland in Zahlen”). En 2001, el 18% de los habitantes ha usado la bicicleta para actividades como ir de compras, ir al trabajo, quedar con amigos, etc. (Statistisches Bundesamt citado por Hans-Werner Prah, 2002). Más tarde esta cifra alcanzaba casi el 50% y en 2009 el 53%. Actualmente la actitud de ser activo, jugar al aire libre y hacer deporte poco intenso ha tenido un crecimiento del 10% al 44% entre 1992 al 2002, y para el 60% de los habitantes de Alemania ir en bicicleta es su actividad preferida. También, en España el pensamiento de sentirse libre es muy popular (Hildebrand, 2010).

En general, los ciclistas son visitantes para los que el idioma no es importante, sin embargo sí que valoran la gastronomía y el bienestar. Los ciclistas tienen todos los niveles de estudios: profesores, médicos, trabajadores, etc. Pero la mayoría de los cicloturistas responden a un perfil concreto. Normalmente son personas con mayor capacidad económica y que dan importancia a la calidad del servicio, es decir, la calidad de las rutas, la señalización de las mismas, etc. El

CICLOTURISMO.

visitante de hoy quiere ver las cosas en el menor tiempo posible. Por eso, lo hacen en los períodos de tiempo más cortos a lo largo del año. Se dice que los ciclistas son fieles al destino. Si les gusta la región, volverán para seguir descubriéndola, convirtiéndose en clientes habituales y más frecuentes que otros tipos de visitantes. Hay pequeñas diferencias entre los clientes que visitan un lugar por primera vez y los visitantes habituales, como se ve en la siguiente gráfica:

Gráfica 1.1. Frecuencia de la repetición de las vacaciones en el mismo lugar.



Fuente: Europäische Reisesversicherung AG und DZT citado por Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie (2009).

Sin embargo, el cicloturismo todavía es más popular en sitios pequeños, porque en las capitales ofrecen una mayor variedad y posibilidad de actividades, quitándole importancia a la oferta de cicloturismo. Además, el típico ciclista prefiere ir a pueblos con vistas, montañas o paisajes bonitos en los que relajarse.

Actualmente, a través de la alta individualización, la bicicleta es perfecta porque cada uno puede hacer lo que quiera e ir a dónde le parezca. Normalmente, la distancia de una excursión de un día es aproximadamente 25 km. Así, el espacio cercano es muy importante para un ciclista. Para el 90% de los ciclistas, el paisaje es lo más importante. Las excursiones de un día de más de 25 km. no se suelen hacer mucho ya que no se podría disfrutar al máximo del paisaje y el entorno de la ruta. Las vacaciones mixtas son típicas de este tipo de excursiones, es decir, un paseo en bicicleta es el medio del traslado pero no es la actividad básica. Para distancias más largas la gente usa el coche, el tren o el autobús para salir de un sitio y llegar al otro. En el lugar de llegada el turista alquila una bicicleta o la lleva consigo (Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie, 2009).

CAPÍTULO 1.

La temporada alta del cicloturismo en ambos países es desde mayo hasta octubre. En Alemania, el 80% de las vacaciones o excursiones de un día se hacen en bicicleta. En la temporada baja hay aproximadamente 1,5 millones de viajes por día y en la temporada alta aproximadamente 24 millones. El 46% de esos ciclistas viajan en bicicleta los días festivos y los fines de semanas.

Hay muchos debates sobre si el cicloturismo es algo solo para mujeres o solo para hombres. En España en 2011, los hombres usaron la bicicleta de manera más habitual que las mujeres. Tres años más tarde, encontramos la misma situación: el 77% de los hombres hizo cicloturismo, pero solo el 23% de las mujeres. Por el contrario, en Alemania el 50% de las mujeres usan la bicicleta. En 1860, la bicicleta fue un vehículo para la liberación femenina. De hecho, la primera persona que dio la vuelta al mundo en bicicleta fue una mujer, y años después, se celebró la primera carrera en bicicleta para mujeres. Hoy en día, se puede decir que los hombres y las mujeres tienen los mismos intereses en el cicloturismo (Bravo, 2014).

1.1.2. Historia de la bicicleta.

La invención de la bicicleta fue en 1817, la “Laufmaschine” o “Draisiana” - máquina de correr o “Draisienne” - del alemán sr. Drais von Sauerbronn. En 1861, P. Michaux desarrolló el velocípedo, que ya tenía gran similitud con la bicicleta que hoy conocemos. La primera bicicleta en España fue comercializada en 1867. Sin embargo, la bicicleta fue evolucionando hasta 1885 para ser como hoy en día la conocemos. “[Más tarde, e]n 1896, el ciclismo entraría a formar parte de las disciplinas olímpicas” (Alonso, 1999, p. 26). Dos años después, surgieron las primeras rutas de bicicletas y con ello ésta le hizo competencia a los caballos, los carruajes, etc. De repente, la flexibilidad y la independencia habían crecido mucho (Bravo, 2014).

En los años 1950 y 1960 la importancia de la bicicleta descendió drásticamente debido a la motorización. Sin embargo, tras el “boom del tiempo libre” la bicicleta ha vuelto a tener una importancia relevante. En 1971, un 0,9% del total de la población alemana usaba la bicicleta y en 2001 su uso llegaba incluso al 49,2% (Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club citado por Hildebrand, 2011). A mediados de los años 90, las bicicletas ganaban en adeptos a barcos, motociclistas o caravanas para el movimiento en vacaciones. En España un punto clave en el desarrollo del cicloturismo fue el año 1990, cuando empezó el debate sobre la ley de tráfico, sobre todo en lo concerniente al uso de casco en la bicicleta. Desde marzo de 2014, es obligatorio usar el casco en España para menores de 16 años en cualquier vía y para el resto de

CICLOTURISMO.

ciclistas solo fuera de ciudad (mejorenbici.es, 2014: ¿Se puede ir en bici sin casco?). En Alemania existe una ley por la que los niños de hasta 12 años tienen que llevar casco, sobre todo es importante si el niño está solo en el sillín de la bicicleta. Para mayores no es obligatorio llevar casco, sin embargo si ocurre un accidente y el ciclista no lo lleva siempre será considerado culpable (format.at, 2013: Die Fahrradsaison startet. Ist fahren mit Helm pflicht?).

1.2. Tipología de los ciclistas.

Hay 3 tipos de ciclistas según las diferentes actividades que realicen mientras montan en bicicleta:

Primero, los ciclistas que usan la bicicleta habitualmente. Es decir, van al centro o de compras, quedan con amigos, etc. con sus bicicletas. Hoy en día, en Alemania y en sus capitales la cultura del uso de la bicicleta está muy extendida y sigue aumentando. En España todavía esta manera de utilizar la bicicleta no está tan desarrollada y es menos conocida.

Segundo, los ciclistas se dividen dependiendo de si pernoctan o no. Por un lado, existen los que prefieren disfrutar la naturaleza y conocer otras regiones, sin pernoctación. En este caso, el movimiento en bicicleta es la primera motivación. Consiguientemente, son vacaciones deportivas y activas (Standeven y De Knop citado por Latiesa y Paniza, 2006). En Alemania en 1984, hubo 26,7 millones excursiones de un día en bicicleta, y 26 años después 153 millones (Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie, 2009). Además, en 2005 y 2006 en Alemania, viajaron en bicicleta 2,45 millones de personas por lo que en comparación con el año 2003 hubo un aumento del 8,9% (Die ADFC-Radreiseanalyse citado por Unterrichtung durch die Bundesregierung, 2007).

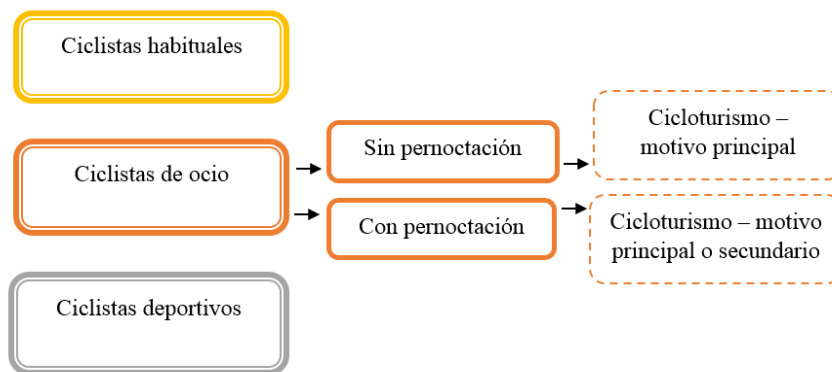
Por otro lado, están los ciclistas que quieren conocer la cultura y las atracciones turísticas y además, duermen en un hotel algunas noches. La bicicleta puede ser una actividad primaria o secundaria, así el visitante no hace deporte en sus vacaciones necesariamente. También, el desplazamiento puede ser en tren o coche. Si la bicicleta es la primera motivación en sus vacaciones, probablemente, buscarán un hotel “Bikefriendly” o “Bett & Bike”, el concepto fue explicado más tarde en el capítulo 1.3. “Viaje en bicicleta”. Cuando la bicicleta pasa a ser una motivación secundaria, los turistas alquilan una bicicleta para hacer una excursión de un día a

CAPÍTULO 1.

un pueblo cercano a su lugar de residencia. Lamentablemente, muchas veces existen problemas con los horarios de los museos o atracciones del sitio. Es decir, los ciclistas suelen llegar por la tarde, quieren comer y luego quieren visitar un museo pero ya está todo cerrado.

Tercero, los que prefieren participar en concursos de deporte y quieren experimentar vacaciones deportivas y pasivas. Este tipo de ciclistas es la minoría, sin embargo suele organizar sus vacaciones o excursiones para participar en concursos o pruebas deportivas, esto les diferencia de los otros tipos de visitantes, aquellos que solo quieren hacer turismo de Sol y Playa. Esta clase de ciclistas no están interesados en visitar museos u otras atracciones. A continuación hay una gráfica que ilustra estos tipos de ciclistas:

Gráfica 1.2. Tipología de los ciclistas.



Fuente: Basado en Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie citado por Hildebrand (2011).

Una característica importante del cicloturismo es que los ciclistas son visitantes muy informados y el 90% organiza el viaje sin agencias ni oficinas de turismo (Freyer, 2011). Por lo tanto, van a buscar las rutas, los precios, los hoteles, etc., solos antes de su viaje y reservan los hoteles con antelación o directamente en el hotel. Así pues, conocen muy bien los sitios por donde van a realizar la ruta. La información acerca de estos lugares suelen sacarla de Internet, de las revistas o de los amigos. Los ciclistas esperan que los planos y guías de las rutas estén publicados en Internet y en un tamaño adecuado para llevarlo en la bicicleta, por ejemplo en DIN A6. En el anexo número 6 página 60, hay un mapa de ejemplo. Estas guías tienen que incluir información sobre: la dificultad, el estado del terreno, el desnivel, la altura y las etapas. Las preguntas más frecuentes y útiles para este tipo de visitantes durante la organización del viaje son: “¿Qué tipo de viaje vas a hacer? ¿Con quién? ¿Por dónde? ¿Qué cosas necesitas comprar para hacer tu viaje?” (Urrea y Martín, 2010, p. 13). Algunos turistas entrenan mucho

CICLOTURISMO.

en bicicleta antes de sus vacaciones para estar en forma. Usar la bicicleta solo cotidianamente no quiere decir que se pueda hacer cicloturismo sin dificultad. Los ciclistas pueden ser muy espontáneos y si hace buen tiempo podrían decidir ir en bicicleta un par de horas para descubrir la región.

La mayoría son ciclistas individuales, pero algunos prefieren ir de vacaciones en bicicleta con la familia, los amigos, etc. Una de cada 5 familias de Alemania disfruta sus vacaciones en bicicleta. De esta manera, se deduce que esta clase de viaje es ideal para familias con niños. Cada tipo de compañía tiene sus ventajas y desventajas. Cuando se viaja solo se puede tener miedo a la soledad, a no encontrar un sitio abierto donde cenar o a que alguien le robe el material o el dinero. Por el contrario, el turista se relaja mejor, su aproximación al entorno será más directa y será más fuerte mentalmente. Viajar en grupo tiene las siguientes ventajas: contar con ayuda, comunicación, responsabilidad compartida, etc. También, es necesario meditar con quién se va a ir de vacaciones. Sería mejor hacer un test de compatibilidad para comprobar si el grupo de los amigos tiene los mismos intereses. Viajar con niños supone otra dificultad; se tiene que recordar que hay que hacer más paradas, más actividades durante el viaje y no se puede ir tan lejos como solo o sin niños.

1.3. Viaje en bicicleta.

En este punto se aclaran los diferentes tipos de vacaciones en bicicleta que hay:

- Vacaciones en etapas: El comienzo y el destino no son los mismos. Se cambian los alojamientos diariamente. El ciclista suele buscar los hoteles que tienen la señal de “Bikefriendly” o de “Bett & Bike” porque pueden lavar su ropa, ofrecen comida adecuada, etc. Más tarde la señal de “Bikefriendly” y de “Bett & Bike” está explicada.
- Vacaciones en un lugar: El comienzo y el destino son los mismos, no cambian de alojamiento. Es decir, los ciclistas van a un país o una ciudad y hacen cicloturismo desde este punto. El alojamiento puede ser un hotel, hostel o apartamento con un poco más de lujo porque el ciclista quiere relajarse del tour al final del día.
- Gira más larga: El comienzo y el destino son los mismos, pero se cambia de alojamiento diariamente. Este tipo es una mezcla entre las vacaciones típicas; buscan un hotel con

CAPÍTULO 1.

la señal “Bikefriendly” o “Bett & Bike” pero también quieren conocer la zona de otras maneras y relajarse.

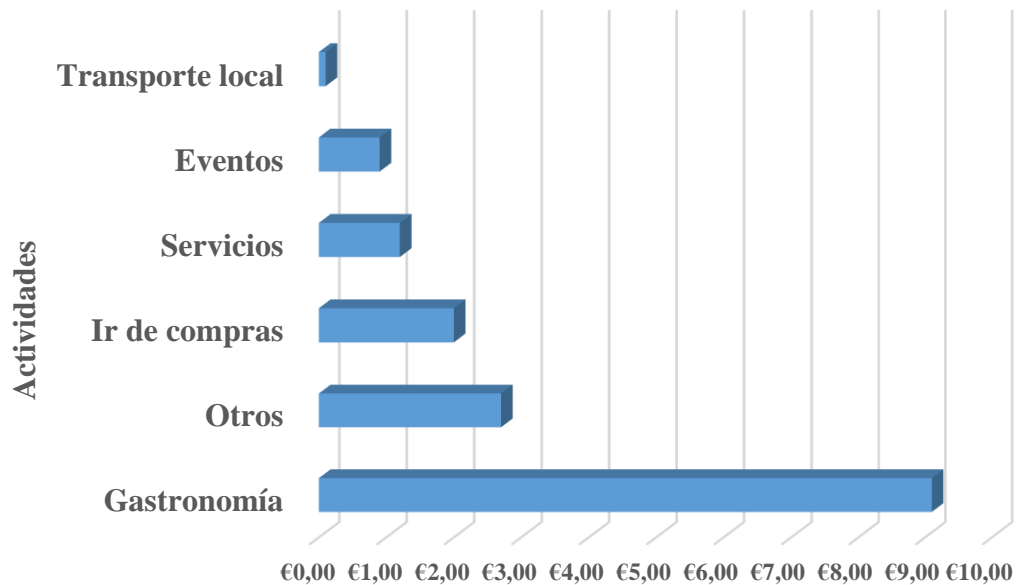
La ida y vuelta al sitio habitual es muy fácil si se pueden llevar las bicicletas en los trenes o autobuses. Algunas empresas ya lo hacen, como se ve en el capítulo 2.2. “Visión general del cicloturismo en Segovia, España”. Además, una empresa de traslado y una tienda de servicio de alquiler suelen hacer cooperaciones en diferentes fases: la primera cooperación no tiene un contrato formal, hacen negocios sobre la base de mutua confianza. En general, esas cooperaciones se hacen para tener conversaciones sobre las experiencias, dividir tareas de publicidad, trabajar juntos, etc. En una segunda fase suelen cooperar las empresas del mismo sector o servicio. En la fase tres colaboran las empresas de diferentes sectores o servicios. De esta manera tienen más opciones para la organización y la variedad del servicio. Por lo tanto, hay personas que viajan en coche y así deciden libremente a dónde dirigirse (Hildebrand, 2011).

El alojamiento preferido para este tipo de vacaciones es el apartamento. Los ciclistas no dan gran importancia a hoteles con cinco estrellas o con piscina. Hay hoteles o moteles especiales para estos turistas. En Alemania se llaman “Bett & Bike Hotels” y en España “Bikefriendly Hotels”. En Alemania, hay una gran cantidad de éstos, pero en España todavía no son muy conocidos. Esta marca significa que el hotel tiene algunos extras para los ciclistas, por ejemplo: espacio para dejar las bicicletas, lavandería, un desayuno especial, etc.

Los gastos de una persona para una excursión de un día son, de media, 16 euros por persona y el sector de gastronomía es el más beneficiado. Este fenómeno es fácil de explicar: los ciclistas tienen que llevar toda su ropa, sus herramientas, etc. consigo y así no tienen más espacio para llevar comida. Si llevan algo, son cosas más sencillas como caramelos, pan, agua, etc. Pero por supuesto, quieren y necesitan comida casera del día porque hacen mucho deporte. Las comidas regionales son especialmente demandadas porque los ciclistas quieren conocer la región por donde viajan. Además, les gusta hacer pausas para beber un café y comer algo. El gran problema es que en los carriles bici, a veces, no hay muchos restaurantes, cafés o bares. Los ciclistas que hacen sus vacaciones más largas gastan en bares y restaurantes, aproximadamente 65 euros por persona. Hay visitantes que incluso pagan entre 500 y 1000 euros en total durante sus vacaciones en bicicleta. En la siguiente gráfica, ilustrado los gastos habituales durante un viaje en bicicleta de un ciclista:

CICLOTURISMO.

Gráfica 1.3. Gastos de un ciclista.



Fuente: Basado en *Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie (2009)*.

En todo el mundo hay aproximadamente 5500 servicios de alquiler de bicicletas, incluidos los 130 servicios en España (Bravo, 2014). El servicio de alquiler es muy importante para el cicloturismo. Por lo general, este lo usan más los turistas para los cuales la bicicleta es una actividad secundaria. Los ciclistas que quieren viajar en bicicleta durante muchos días, prefieren estar seguros de que ésta funciona bien y no da problemas, por eso usan sus propias bicicletas. No obstante, el servicio tiene una gran importancia en las ciudades. Una tienda de alquiler tiene que cumplir los siguientes puntos claves:

- 1) La tienda publicita y ofrece su servicio en muchos lugares como, restaurantes, oficinas de turismo, hoteles, etc. Si no lo hace, el turista no conoce la oportunidad de hacer cicloturismo en el lugar.
- 2) La promoción suele ser fácil y directa. Así, la tienda tiene que dirigirse a un tipo de clientes como, familias, parejas, etc. Este punto es difícil de cumplir porque tampoco se puede desatender otros visitantes.
- 3) Tiene que tener varios tipos de bicicletas de diferentes tamaños, tipos y precios. Generalmente, existen 3 tipos de bicicletas que son las más importantes: bicicleta de montaña, bicicleta urbana y eléctrica. Las bicicletas tienen que funcionar perfectamente y la tienda debería tener herramientas, candados y bombas de bicicleta.

CAPÍTULO 1.

- 4) Ofrecer rutas guiadas en bicicleta y/o folletos que incluyan los carriles bici. Algunas tiendas de alquiler de bicicletas incluyen el servicio de la reparación. Si los ciclistas están en algún sitio, tienen un problema con su bicicleta y no llevan las herramientas adecuadas, siempre podrían ir a tiendas de alquiler y recibir ayuda.

1.4. Ventajas y desventajas del cicloturismo.

Las principales motivaciones para hacer cicloturismo son básicamente: la salud, la rehabilitación, la ruptura de la rutina, el enriquecimiento mental y emocional. En concreto hay muchas ventajas del cicloturismo que son evidentes. Primero, la protección de la naturaleza; la bicicleta no desprende gases tóxicos, ni destruye el bosque, por lo que promueve la prevención del cambio climático. Segundo, la mejora de la salud, ya que hacer cicloturismo disminuye el riesgo de obesidad, cáncer de mama, enfermedades cardiovasculares, problemas con la espalda o las articulaciones y del estrés. Tercero, una bicicleta es más barata que un coche o una moto y no se tiene que pagar combustible ni seguros. La bicicleta es un transporte limpio, elegante, sencillo y más rentable que otros. Cuarto, para hacer deporte no es necesario pagar un gimnasio porque se puede usar la bicicleta disfrutando de la naturaleza y no es necesario tener que estar dentro de una habitación. Quinto, la bicicleta no necesita mucho espacio en casa, y en las distancias cortas se hace el recorrido más rápido que con el coche.

Una desventaja es que ir en bicicleta es más peligroso que ir en coche, pero al final se producen menos accidentes en bicicleta que en coche. Tampoco se pueden recorrer en bicicleta 50 km. de forma tan rápida como en coche, ni tampoco existe la oportunidad de llevar demasiado equipaje en ella. El uso de la bicicleta depende de la temperatura, si está lloviendo es menos práctica que el coche y si hace mucho viento es muy peligroso (Alborde.com, 2015: El cicloturismo).

1.5. Tabla de evaluación de las rutas.

Existen diferentes tipos de trayectos, por ejemplo, calles asfaltadas o caminos. En general, se dice que las carreteras asfaltadas son más fáciles de transitar. Urrea y Martín dicen que: “[L]a bici[cleta] rueda mejor sobre asfalto que sobre tierra, las pendientes suelen ser más acentuadas

CICLOTURISMO.

en caminos que en carreteras, y en estas últimas hay dificultades técnicas, como baches o tierra suelta que te hacen ir más despacio” (2010, p.16). A continuación, añado una tabla para ilustrar las ventajas y desventajas de las carreteras y de los caminos.

Tabla 1.1. Ventajas y desventajas de las carreteras y los caminos.

Carreteras		Caminos	
Ventajas	<ul style="list-style-type: none">- Más fáciles de transitar- Bien señalizadas- Mejor comunicadas	Ventajas	<ul style="list-style-type: none">- Tranquilos- Paisajes bonitos- Lugares secretos
Desventajas	<ul style="list-style-type: none">- Menos bonitas- Si llueve, los ciclistas corren el riesgo de no ser vistos por los coches- No hay carril bici	Desventajas	<ul style="list-style-type: none">- Pueden estar en mal estado- No hay muchos servicios como restaurantes o hoteles- Fácil perderse

Las ventajas de las carreteras es que están bien señalizadas y también están mejor comunicadas. Además de que son más fáciles de transitar porque están asfaltadas. Las desventajas son que son menos bonitas y podrían ser muy peligrosas. En algunas no existe el carril bici y los ciclistas tienen que ir por la carretera misma. Otras ventajas de los caminos son la tranquilidad, los paisajes bonitos y que se pueden encontrar lugares secretos. Los tramos en la naturaleza se disfrutan más que en las carreteras donde que hay coches y ruido. Sin embargo, hay desventajas de éstos, por ejemplo, a veces está en mal estado en el sentido de hay árboles caídos, no se pueden ver los indicadores, etc. Además de que no haya muchos restaurantes durante el camino y es más fácil perderse en el bosque.

El carril bici tiene muchas ventajas en gracia a la señalización, por ejemplo. Entre otras que al 61% de los ciclistas les gusta la cercanía de un río o lago. El 24% prefieren los paisajes planos y solo el 6% las montañas. Así, se nota que los turistas prefieren ir en bicicletas urbanas y la minoría en bicicleta de montaña (Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie, 2009). Los ciclistas quieren disfrutar un baño en un lago para hacer una pausa y relajarse. También, les gustan las combinaciones “vino y bicicleta”, “bicicleta y cocinar”, etc. para experimentar la gastronomía típica de la región y conocer lugares magníficos. Al final el aspecto más importante son los paneles de los carriles bici. Si el cicloturista no encuentra la dirección correcta o se pierde sería un inconveniente para la región, la empresa, etc. Las empresas tienen que estar

CAPÍTULO 1.

seguras de que se puede leer y encontrar todas las señales fácilmente y desde lejos, etc. Muchas veces, el nombre de la ruta es el nombre del río, lago o bosque cercano.

Con esta información, he creado una tabla 1.2. “Evaluación para la actividad” con las condiciones perfectas para un carril bici. Más tarde con ayuda de esta tabla comparo el carril bici “Camino natural del Eresma” en Segovia con el de “Bodensee-Radweg” en Friedrichshafen.

Tabla 1.2. Tabla de evaluación para la actividad.

Tema	Criterios
Aspectos arquitectónicos	<ul style="list-style-type: none">- Carretera asfaltada- Sin obstáculos
Señalización	<ul style="list-style-type: none">- GPS para descargar- Señales de inicio desde el aparcamiento, estación de tren/autobús- Señales inteligibles (ej: información de los kilómetros y del nombre de la próxima parada)- Directorio regional con información de hoteles, etc.
Ruta	<ul style="list-style-type: none">- Nombre adecuado (ej: indica el río, un tema)- Sin coches- Hoteles, restaurantes durante el camino- Actividades (ej: museo, mirador)- Diferentes rutas para familias, mayores, etc.
Infraestructura	<ul style="list-style-type: none">- “Bikefriendly Hotel” o “Bett & Bike Hotel”- Conexiones con los transportes públicos- Publicidad de las rutas
Otro	<ul style="list-style-type: none">- Consignas automáticas- Teléfono de ayuda- Información en inglés

Fuente: Basado en Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie (2009).

Como he dicho antes, la mayoría prefiere carriles bici asfaltados. Además, no deberían tener obstáculos como: baches, árboles caídos, cuestas fuertes, etc.

CICLOTURISMO.

La señalización es significativa. En principio estaría bien si la ciudad tiene todas las rutas en GPS para descargarlas en Internet, antes del viaje. Porque, los ciclistas quieren conocer la ruta que van a hacer como he explicado en el capítulo 1.2. “Tipología de los ciclistas”. Es necesario que los paneles empiecen en los aparcamientos de las ciudades, en la estación de tren/autobús u en otros lugares públicos. Si no, es muy difícil encontrar la ruta correcta para empezar el viaje o la excursión. Ya en el camino, debería haber algunas señales que incluyan datos de los kilómetros hasta la próxima ciudad y el nombre de ésta. Es indispensable que los indicadores sean inteligibles y claros. Frecuentemente hay muchas ciudades que tienen muchas señales y el ciclista no entiende cuál es la correcta o simplemente las rutas no tienen ningún panel. Las rutas tienen que tener un directorio regional para que el ciclista pueda informarse. Esto incluye información sobre los restaurantes, los hoteles, la ruta, el paisaje, etc. Durante un viaje de bicicleta, los ciclistas quieren, por ejemplo, comer o visitar algún museo. Para saber dónde está la próxima parada, el carril necesita indicadores inequívocos. Una región que tiene más de una ruta con diferentes dificultades es muy demandada.

La ruta necesita un nombre adecuado. Los nombres más empleados son los que se llaman como el río más cercano, montaña más cercana, etc. Un trayecto por el bosque o el prado es más valorado sino hay coches. Los ciclistas prefieren estar en lugares en los que no haya gases tóxicos ni el ruido de los coches. Caminos que están cerca de algunos restaurantes, museos u hoteles son muy buenos, no solo para el ciclista sino para la economía del lugar.

Una buena infraestructura es irrenunciable. Hoteles que tienen el certificado “Bikefriendly” en España o “Bett & Bike” en Alemania, son los más visitados por los ciclistas. Los museos y restaurantes necesitan un horario adecuado para los viajeros en bicicleta, porque por lo general llegan tarde. Si en los lugares transitados por los ciclistas hay diferentes actividades tienen mejor valoración que si no los hay, ya que pueden ver más sobre la región, aprender más sobre la historia, etc. La parte más importante de la infraestructura es la conexión de los transportes públicos. Encontramos dos tipos de convenios adecuados entre el transporte público y los servicios de alquiler de bicicletas. Primero, uno que permite llevar las bicicletas, el equipaje y a los ciclistas, y un segundo convenio que dice que pueden llevar el equipaje hasta la próxima parada y los ciclistas van en bicicleta. Por último, la publicación de las rutas como: guías, mapas, GPS, etc., tienen que ser fáciles de encontrar en Internet y de llevar en la bicicleta.

CAPÍTULO 1.

Es necesario que la ciudad tenga consignas automáticas para poner el equipaje porque algunos ciclistas no quieren llevarlo durante todo el camino. La existencia de un teléfono de asistencia 24 horas es conveniente para ayudar a los ciclistas si sufren cualquier percance, aunque todavía no es muy común. Si un ciclista que va solo tiene un accidente o se le estropea la bicicleta, y la tienda de alquiler de bicicletas sabe qué ruta ha hecho, es más fácil encontrarle. Incluso si es necesario ayudaría a que la policía encontrara más fácilmente al ciclista en el bosque o en una zona poco visible.

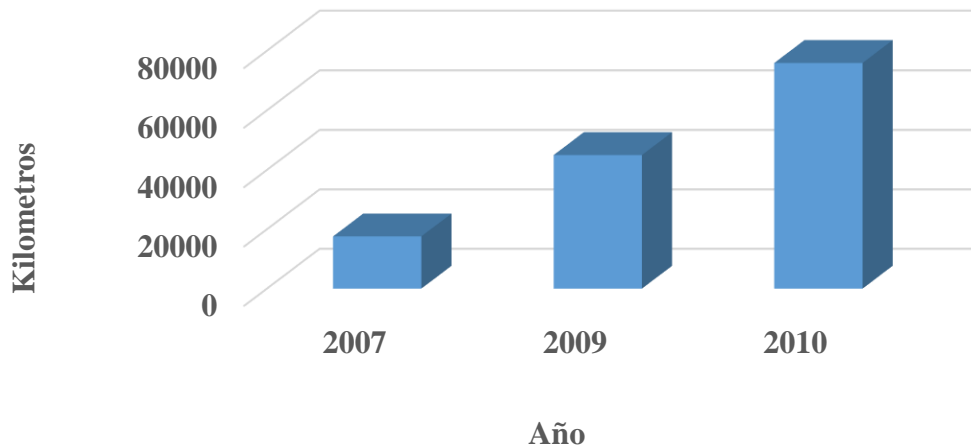
CAPÍTULO 2

Estudio comparativo entre Friedrichshafen, Alemania y Segovia, España

2.1. Visión general del cicloturismo en Friedrichshafen, Alemania.

En Alemania el cicloturismo está en auge, eso se nota en el aumento de los nuevos carriles bici en todo el país.

Gráfica 2.1. El aumento de los carriles bici en Alemania.

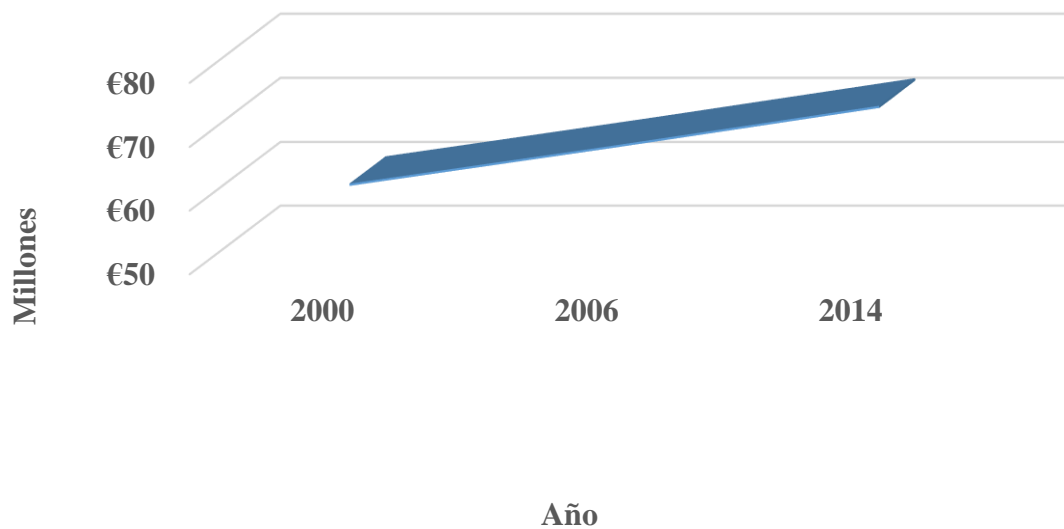


Fuente: Basada en Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie (2009).

En el año 2007 había 17.600 km. de carriles bici en Alemania. Dos años más tarde, 45.000 km. y en 2010 ya 75.900 km. Además, existían 216 “Bett & Bike Hotels” en el año 1995, en 2010 se llegó a los 5007 y en 2014 fueron 5500 Bett & Bike Hotels (Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club, 2015). El cicloturismo genera aproximadamente 9,2 billones de euros de beneficios cada año en Alemania. (Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie, 2009).

En general, se dice que aproximadamente el 80% de los hogares tienen una bicicleta apta para circular (Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie, 2009). Por lo tanto, en el año 2000, la gente tenía 60,8 millones de bicicletas en casa, en 2006 esta cifra fue de 66,8 millones y en 2014 alcanzó 73 millones (statista.com, 2015: „Entwicklung des Fahrradbestandes in Deutschland in den Jahren 2005 bis 2014“). En la siguiente gráfica se muestra este aumento:

Gráfica 2.2. Cantidad de las bicicletas en los hogares.



Fuente: <http://de.statista.com/statistik/daten/studie/154198/umfrage/fahrradbestand-in-deutschland/> (Consulta el 24 de marzo de 2015).

Las rutas más populares del mundo y con el mayor número de turistas son las rutas “Bodensee-Radweg” y “Donau-Radweg” (bodenseepeter.de, 2013: Marketing-Hebel im Radtourismus). La región “Bodensee” tiene tres millones de visitas al año, de las cuales 220.000 son de ciclistas. Por término medio, los ciclistas se quedaron 6,3 noches en 2013. Este carril bici es conocido por sus impresionantes vistas para disfrutar, lagos bonitos para bañarse y pueblos únicos para visitar. En total tiene un recorrido de 260 km. alrededor del Bodensee. Además, es un camino muy bueno para toda la familia, amigos o mayores porque no es muy empinado (radtourist.de, 2012: Bodensee Radweg Radtouren um den Bodensee in Deutschland, Österreich und der Schweiz). El Bodensee-Radweg incluye el trayecto desde y hasta la ciudad Friedrichshafen, y por lo que la ciudad recibe muchos ciclistas al año.

Friedrichshafen, en el sur de Alemania, es una ciudad muy conocida, y tiene una población de 58.513 habitantes. La estación de tren y de autobús “Stadtbahnhof” se encuentra a 404,1 metros sobre el nivel del mar. Posee una ubicación privilegiada cerca del lago Bodensee y de la ciudad de Constanza (Friedrichshafen.de, 2015: Zahlen, Daten, Fakten). El clima de Friedrichshafen es típico de Alemania. Durante el verano tiene aproximadamente entre 20 y 25 grados, en otoño entre 15 y 10 grados, en invierno entre -05 y 10 grados y en primavera entre 10 y 20 grados. Esto indica que la temperatura perfecta para hacer una excursión en bicicleta sería durante la primavera y el verano (climate-data.org, 2015: Klima: Friedrichshafen). Se puede llegar a

CAPÍTULO 2.

Friedrichshafen en coche, avión, autobús, tren o en barco. La ciudad es punto de partida para varios barcos, por ejemplo, el “Bodensee-Fähre” que hace la ida y vuelta a varios sitios del Bodensee, como a Constanza.

En Friedrichshafen se organiza la feria de la bicicleta “EUROBIKE”. Esta es una de las más conocidas del mundo, y este año se realizará del 26 al 29 de agosto. La feria incluye presentaciones, concursos, espectáculos y muchas cosas más sobre el tema de la bicicleta. Hay muchas empresas que presentan nuevas tecnologías para las bicicletas o sus ofertas para vacaciones en este medio transporte. Además, una “tarjeta turística de bicicleta” favorecería a las regiones de los alrededores puesto que los visitantes van a gastar dinero allí. Friedrichshafen ya la ha hecho, se llama “Bikecard” e incluye:

- Una guía con rutas señaladas.
- Transporte gratuito de las bicicletas en el barco Bodensee-Fähre, de Friedrichshafen a Romanshorn.
- Entrada gratuita en el museo “Zeppelin”.
- Rebaja para el servicio de reparación de la bicicleta.
- Incluye gratis un chubasquero.

La “Bikecard” solo se recibe si se hace una reserva de dos noches mínimo para dos personas en un hotel de “Friedrichshafner Hotels”. Esta información también está en la página web en inglés (Friedrichshafen.de, 2015: Radfahren am Bodensee). En el anexo número 7 página 61, ilustro la tarjeta.

2.1.1. Evaluación de la tabla para la ruta “Bodensee-Radweg”.

En este capítulo del trabajo, me refiero a la tabla 1.2. “Tabla de evaluación para la actividad”. He evaluado todos los puntos claves en la ciudad Friedrichshafen y su carril bici Bodensee-Radweg como muestro en la siguiente tabla:

Tabla 2.1. Tabla de evaluación para la ruta “Bodensee-Radweg”.

Tema	Criterios	Evaluación
Aspectos arquitectónicos	Carretera asfaltada	Sí
	Sin obstáculos	Sí
Señalización	GPS para descargar	Sí

	Señales de inicio desde el aparcamiento, estación de tren/autobús	Sí
	Señales inteligibles (ej: información de los kilómetros y del nombre de la próxima parada)	Sí
	Directorio regional con información de hoteles, etc.	<i>No</i>
Ruta	Nombre adecuado (ej: indica el río, un tema)	Sí
	Sin coches	Sí
	Hoteles, restaurantes durante el camino	Sí
	Actividades (ej: museo, mirador)	Sí
	Diferentes rutas para familias, mayores, etc.	Sí
Infraestructura	“Bikefriendly Hotel” o “Bett & Bike Hotel”	Sí
	Conexiones con los transportes públicos	Sí
	Publicidad de las rutas	<i>No</i>
Otro	Consignas automáticas	Sí
	Teléfono de ayuda	<i>No</i>
	Información en inglés	Sí

Fuente: Basada en Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie (2009).

Como se observa, la ruta Bodensee-Radweg se encuentra casi toda ella asfaltada. Como la ruta es más o menos nueva, no hay ningún problema para ir en bicicleta.

Friedrichshafen tiene opción de GPS que se puede descargar en su propia página web para todas las rutas desde y hasta Friedrichshafen, incluso en inglés. Todas las rutas están explicadas en la página web y se puede descargar una revista con las rutas, explicaciones, etc. A continuación pongo la página web en inglés para ilustrarlo pero, por supuesto, también existe en alemán.

Gráfica 2.3. Página web de Friedrichshafen en inglés.

The screenshot displays the website's navigation menu on the left, listing categories like 'Water sports', 'Sports', 'Air', 'Zeppelin', 'Friedrichshafen from A-Z', and 'VfB Friedrichshafen'. The main content area features two tour descriptions:

- Tour 1: From Friedrichshafen to Lindau**
 - Route: Friedrichshafen, Eriskirch, Langenargen, Kressbronn, Nonnenhorn, Wasserburg, Bad Schachen, Lindau
 - Length of tour: around 27 km (plus ca. 2 x 5 km along the river Argen)
 - Highest point: 410 m
 - Description: easy
- Tour 2: Alongside Überlinger See – the “Riviera” in the region of Lake Constance.**
 - Route: Friedrichshafen, Immenstaad, Hagnau, Meersburg, Unteruhldingen, Birmau, Überlingen, Sipplingen, Ludwigshafen
 - Length of tour: ca. 44 km
 - Highest point: 458 m
 - Description: easy

Below each tour, there are links for 'Long version', 'Download: Tour [1/2] with map as PDF', and 'Download: GPS-Data'. The 'GPS-Data' link for Tour 2 is circled in red. On the right side, there is a 'STADT PORTAL' logo and a weather forecast section for Friedrichshafen, showing temperatures and conditions for Monday (8 °C, cloudy), Tuesday (10 °C, partly cloudy), Wednesday (13 °C, partly cloudy), and Thursday (16 °C, partly cloudy).

Fuente: <http://en.friedrichshafen.info/leisure-time-sport/cycling-at-lake-constance/the-best-cycle-tours/> (Consulta el 06 de abril de 2015).

Las señales de la ruta son muy claras y fáciles de entender. Además, éstas están en la estación de autobuses del centro, del puerto y de la prefectura de distrito. La estación del aeropuerto no las tiene porque está muy lejos y no está cerca de la ruta del Bodensee-Radweg. Las señales siempre están combinados con las señales principales que ponen el nombre y los kilómetros hasta al próximo lugar. Sin embargo, la ruta no tiene directorios regionales (propia evaluación, 2015: Anexo p. 57, no. 3).

Gráfica 2.4. Señales del “Bodensee-Radweg”.



Fuente: http://www.friedrichshafen.info/fileadmin/user_upload/images/Uploads/Pdfs/Radwelt/en/radweltenFN14_web.pdf (Consulta el 20 de marzo de 2015).

El nombre del camino es muy claro y señala de forma correcta cuál es la ruta y por dónde va. Además, incluye el nombre del lago más grande de Alemania. Los carriles bici de Bodensee-

Radweg están prohibidos para los coches. Por este motivo, es muy tranquilo para hacer cicloturismo.

En la página web viene mucha información sobre los restaurantes y hoteles cercanos a la ruta. Si se va a elegir una ruta se puede abrir las pestañas y encontrar toda clase de explicaciones. Los hoteles y restaurantes se encuentran abajo en el punto “Einkehr” y al menos hay un lugar apuntado.

Lamentablemente no especifica para quién está dirigida la ruta, por ejemplo, si se puede realizar con niños o es adecuada para la tercera edad. Sin embargo, sí que hay información sobre la dificultad de cada ruta. A continuación se ve la información en inglés:

Gráfica 2.5. Dificultad de las rutas en inglés.

Tour 3: Am Untersee – contemplative and impressive sights


Route: Konstanz, Gottlieben, Ermatingen, Arenenberg, Steckborn, Mammern, Stein am Rhein, Gaienhofen, Iznang, Radolfzell

Length of tour: ca. 56 km

Highest point: 439 m

Description: : easy, from Steckborn to Gaienhofen more demanding

We can offer you a plethora of interesting sights with our cycling tour around the Untersee. The tour begins with a relaxed trip by train or ship to Constance, where you'll continue along the Swiss shoreline. It's worth making a short detour to Gottlieben am Seerhein on the first leg of the trip. In Mannenbach the route climbs a little, bringing you to Arenenberg with its lovingly furnished Napoleon museum. The route brings you through Steckborn and on to the mediaeval town Stein am Rhein. Circumnavigating the artists' peninsular Höri, you'll continue on to Radolfzell, where you can enjoy a little shopping in the old part of town. From Radolfzell, there's an hourly train service back to Friedrichshafen.



Fuente: <http://en.friedrichshafen.info/leisure-time-sport/cycling-at-lake-constance/the-best-cycle-tours/tour-3/> (Consulta el 05 de abril de 2015).

En general, Friedrichshafen cuenta con una gran oferta de hoteles “Bett & Bike”, como se ilustra en la página web de “ADFC - Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club”. Todos están cerca de la ruta Bodensee-Radweg en Friedrichshafen. Por ejemplo, está el hotel “Gasthof Rostock” que está 0,5 km. del Bodensee-Radweg y una habitación cuesta 80,00 euros por noche. O el hotel

CAPÍTULO 2.

“Villa von Soden Hotel Garni” y “Camping Pension CAP Rotach” que están cerca de la ruta y son asequibles. Además, Friedrichshafen describe todas las actividades que hay en su página web, por ejemplo, el mirador “Eriskricher Ried”, el museo “Pfahlbaumuseum”, el mercado “Hundertwasser”, etc.

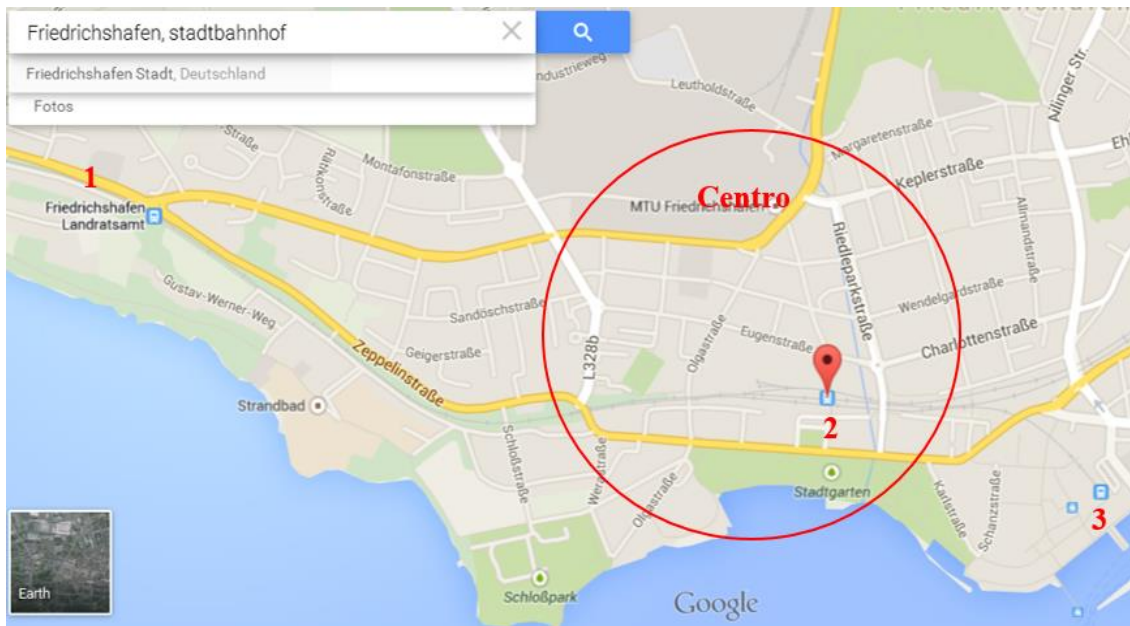
Se puede llevar la bicicleta en tren o en autobús. La página web de “Deutsche Bahn”, ferrocarriles alemanes en español, tiene una opción que permite elegir llevar la bicicleta en el tren. Han puesto el punto “Fahrradmitnahme im Zug”, en español “llevar la bicicleta en tren”, para comprar el suplemente de la bicicleta en el momento de compra del billete. Además, se encuentra el punto “Bahn und Fahrrad”, en español “tren y bicicleta”, en la pestaña “Services”, en español “servicios”, para tener toda la información que se necesita. Así, es muy fácil de encontrar (bahn.de, 2015: Reisen mit Bahn und Fahrrad).

Otra página web, “bodo-freizeitland.de”, publica todas las rutas en autobús en las que se puede llevar las bicicletas. Así también ilustra la región “Bodensee und Oberschwaben” que incluye la ciudad Friedrichshafen. Se pueden comprar los billetes fácilmente en la página para llevar la bicicleta. Los precios para llevar una bicicleta son: por un viaje 3 euros, por un día 4,95 euros y por un mes 47,30 euros.

Friedrichshafen hace mucha publicidad: folletos, carteles, revistas, etc. Tiene una revista que se llama “Radwelten am Bodensee”, en español “mundos de la bicicleta en el Bodensee” que incluye toda la información sobre la región, los hoteles, la ruta, etc. Sin embargo, no tiene una guía en DIN A6 para llevar en bicicleta fácilmente.

La ciudad tiene cuatro estaciones de tren y autobus. Añado números a los lugares para ver a dónde estan las estaciones en la gráfica 2.9. La estación del centro “Stadtbahnhof” (2) tiene consignas automáticas. Las otras tres no las tienen, sin embargo no es muy importante porque son estaciones que están a las afueras de la ciudad. Una está en el aeropuerto que no se ve en la gráfica porque está muy alejada. Otra en el puerto (3) y la última cerca de la periferia del distrito (1).

Gráfica 2.6. Mapa de Friedrichshafen.



Fuente: https://www.google.es/maps?q=maps+friedrichshafen&oe=utf-8&gws_rd=cr&um=1&ie=UTF-8&sa=X&ei=ZawiVYCQO4T5UN26gvgB&ved=0CAcQ_AUoAQ (Consulta el 06 de abril de 2015).

Friedrichshafen no dispone de un teléfono de ayuda para ciclistas si tienen algún problema.

Como conclusión se puede decir que Friedrichshafen es un lugar perfecto para practicar cicloturismo que cuenta con una gran variedad de restaurantes, hoteles, actividades etc., y está muy bien acondicionado por tal fin.

2.2 Visión general del cicloturismo en Segovia, España.

Mallorca es la isla más famosa para ir en bicicleta de España (Sippel, 2010). En la Península Ibérica, la ciudad preferida para hacer cicloturismo es Sevilla. Tiene muchas opciones para ir en bicicleta en la ciudad o en los alrededores. Además, existe un contrato con los autobuses públicos que se llama “Bus + Bici”. Eso permite el transporte de la bicicleta en el autobús, desde la estación hasta la plaza de Armas (Bravo, 2014).

En España, las rutas de bicicletas más conocidas son las de las “Vías Verdes”. Estas forman parte de un proyecto gestionado por la Fundación de Ferrocarriles Españoles. En 2010 existían

CAPÍTULO 2.

carriles bici de aproximadamente 40 km. de largo (Urrea y Martín, 2010). Sin embargo, estos tramos tienen un gran potencial. Segovia tiene dos carriles bici de las Vías Verdes: uno es el “Camino natural del Eresma” y otro “Valle del Eresma”. He decidido comparar la ruta del Camino natural del Eresma basándome en varios puntos. Primero, la ruta del Camino natural del Eresma empieza cerca de la estación de autobuses. Segundo, porque he hablado con el dueño de la tienda de alquiler de bicicletas, Naturcleta - que presento más tarde - y me ha comentado que hay más gente que hace la ruta del Camino natural del Eresma que la otra. Tercero, la tienda Naturcleta tiene el recorrido en GPS. Este trayecto va a ser estudiado en el capítulo 2.2.1. “Tabla de evaluación para la ruta “Camino natural del Eresma”. Sin embargo, Segovia también tiene otros carriles bici cerca del río que se pueden hacer con niños y durante todo el año (Aragoneses Maroto, 2001).

Segovia tiene aproximadamente 54.000 habitantes y está muy cerca de la capital de España, Madrid. La ciudad está a 1.000 metros sobre el nivel del mar (Segovia.es, 2015: La ciudad). Es una ciudad histórica, y por ello, fue declarada Patrimonio de la Humanidad. Los tres monumentos más representativos de este patrimonio son: el acueducto, la catedral y el alcázar. La ciudad tiene mucho para ver y es muy interesante para los ciclistas que hacen una excursión de día o unas vacaciones en bicicleta. El acceso a Segovia es muy fácil, porque hay varias opciones para llegar: en autobús, coche o tren. Tiene dos estaciones de tren y dos aeropuertos cercanos. El clima de Segovia durante el verano es de aproximadamente entre 20 y 30 grados, en otoño entre 15 y 20 grados, en invierno entre 0 y 10 grados y en primavera entre 15 y 25 grados. La mejor temporada para hacer cicloturismo en Segovia sería la primavera y el otoño, porque no hace mucho calor. Es muy peligroso hacer deporte activo a 30 grados. El verano es mejor para otras actividades y para las vacaciones del tipo Sol y Playa. (Climate-data.org, 2015: Clima: Segovia).

Segovia cuenta con un servicio municipal de alquiler de bicicletas. En su origen se llamaba “Segovia de BICIo”. Este servicio se originó tras una subvención del Ente Regional de la Energía, que financió la compra de las bicicletas, aproximadamente 200, gran parte bicicletas eléctricas. Para gestionar el servicio de alquiler, el Ayuntamiento hizo una cesión a la Empresa Municipal de Turismo - la empresa pública, dependiente del Ayuntamiento, que gestiona la Oficina de Turismo de Segovia - para que pudiesen ofrecerlo. El primer año el alquiler fue gratuito, posteriormente se establecieron unas tarifas muy baratas para llegar a toda la población. Este año el servicio municipal del alquiler de bicicleta se llevará exclusivamente

desde la Concejalía de Tráfico pero, probablemente, desde Turismo de Segovia se va a promocionar en su propia página web. El sistema solo funciona en primavera y verano por cuestiones climatológicas. Básicamente, lo ofrecen durante la temporada alta, este año empezará el 1 de mayo (propia evaluación, 2015: Anexo, p. 54, no. 1).

Segovia tiene competiciones de bicicletas importantes. La más importante se organiza en agosto: la Marcha Perico Delgado que lleva el nombre de un famoso y legendario ciclista segoviano que ganó el Tour de Francia en 1988. Esta carrera es muy popular y viene gente de 14 nacionalidades distintas. En 2014 tuvo 2138 participantes y había un máximo establecido de 2400. Este año, tiene lugar el día 15 de agosto de 2015 (pedrodelgado.com, 2015: XXII Marcha cicloturista Pedro Delgado). Otra competición relevante es la “Madrid-Segovia en bicicleta de montaña”. El último año tuvo 1614 participantes y la limitación era 3000. Este año, tiene lugar el día 6 de junio 2015. El Ayuntamiento de la ciudad Segovia da soporte a los organizadores para el correcto desarrollo de las pruebas, asesorándoles en el recorrido, cortando el tráfico cuando es necesario, etc. (Madridsegoviamtb.com, 2015: BH Madrid Segovia).

La ciudad también tiene un hotel que ha recibido la señal de “Bikefriendly”, se llama “Finca El Rancho”. Este hotel no se encuentra en Segovia capital sino en un pueblo muy cercano, Torrecaballeros (Fincaelrancho.com, 2015: El Rancho de la Aldegüela). Tiene muchos servicios para los ciclistas (Bikefriendly.es, 2015: El hotel del rancho):

- Picnic y horario amplio de cocina.
- Sillas para niños para la bicicleta y bicicletas de alquiler.
- Más de 25 rutas explicadas.
- Transporte de equipaje entre alojamientos y transporte al aeropuerto.
- Servicio de masaje, un gimnasio y una piscina.
- Servicios mecánicos a cargo del alojamiento y lavado de bicicletas por el alojamiento.

Segovia no tiene muchas tiendas de alquiler de bicicletas, por lo que es muy complicado encontrarlas en Internet. En La Granja, otro pueblo cerca de Segovia, hay una tienda de alquiler y venta de bicicletas eléctricas. La empresa “Naturcleta” se fundó en julio de 2013 y la tienda está abierta desde marzo de este año, ya que antes gestionaban el alquiler a través de Internet o

CAPÍTULO 2.

de la Oficina de Turismo de Segovia. El horario es de 24 horas, siempre se puede llamar y se pueden coger las bicicletas cuando a uno le apetezca. Tiene diez bicicletas de montaña, dos de paseo y dos para niños de más de diez años. Además, ofrece una silla porta bebe de cinco hasta diez años y un carro de bicicleta. La temporada alta para el servicio de alquiler es de abril hasta finales de octubre. En esta temporada Naturcleta ha ampliado el número de bicicletas, porque se espera que la demanda sea muy alta. Muchos de sus clientes son empresas que quieren hacer “Teambuilding” y amigos o familias que quieren pasar tiempo juntos. Existe un convenio con “Awayfromthecrowds” para llevar el equipamiento de los ciclistas a la próxima parada. La empresa ofrece la posibilidad de ir a buscar a los visitantes por un precio máximo de cinco euros y, a veces, lleva las bicicletas a otro sitio para empezar la ruta. Por lo tanto, tiene información sobre los carriles bici pero solo en papel DIN A5; aunque están creando mapas más pequeños para llevar. Pero para la ruta del Camino natural del Eresma no tiene nada en papel, por ejemplo planos, folletos, etc. para los ciclistas. No obstante, en su propia página web están recomendándola (propia evaluación, 2015: Anexo, p. 55, no. 2). En la siguiente tabla se ve los precios de las bicicletas eléctricas que parecen algo elevados:

Gráfica 2.7. Precios de las bicicletas eléctricas de Naturcleta.

	2h	1/2 día	día completo
de lunes a viernes	12€	18€	21€
fin de semana			
festivos	14€	22€	28€
*temporada alta			*julio y agosto

Fuente: Folleto de Naturcleta, Anexo, p. 59, no. 5 (2015).

Esos precios incluyen el GPS y son para bicicletas eléctricas. El GPS tiene imágenes de los sitios por donde se va, tiene 16 rutas, incluido el Camino natural del Eresma, y funciona en inglés y español. La página web de Naturcleta es muy fácil de usar y está disponible en inglés, español y alemán. La Granja y Segovia tienen una conexión buena con el autobús de la empresa “La Sepulvedana”, por eso es muy fácil llegar al pueblo. El trayecto solo dura 20 minutos y la

ida y vuelta cuestan aproximadamente tres euros. La ruta de Segovia hasta La Granja la suelen hacer los ciclistas nacionales y alquilan bicicletas por dos horas o medio día, porque prefieren hacer picnics y disfrutar del paisaje. Otras rutas, como por ejemplo; el Camino natural del Eresma, la hacen muchos extranjeros que quieren hacer deporte activo (propia evaluación, 2015: Anexo, p. 55, no. 2).

Los ciclistas son conocidos por ir en caravanas y llevar su bicicleta. Segovia tiene un aparcamiento para caravanas situado en las afueras que es perfecto porque los viajeros pueden ir en bicicleta desde allí fácilmente a visitar otros lugares como La Granja por el carril bici.

Todos estos son impulsos muy buenos para el cicloturismo en Segovia. Sin embargo, desde la Concejalía de Turismo no se ve la suficiente demanda para hacer más promoción de la actividad. Esto está motivado porque hace unos años se ofertaban visitas guiadas en bicicleta, se ha hecho promoción del Camino natural del Eresma, se han hecho unas rutas en colaboración el Instituto Municipal de Deportes para incluirlas en la web y así dar ideas de dónde ir en bicicleta, y nada ha tenido un gran efecto en la demanda del cicloturismo. Todavía existe un convenio con la empresa “Itinerante” que organiza guías visitadas en Segovia y otros lugares. En el futuro, cuando la ruta Camino natural del Eresma esté terminada, quieren promocionar el cicloturismo de nuevo (propia evaluación, 2015: Anexo, p. 54, no. 1).

Lo más problemático es que en el casco histórico está prohibido ir en bicicleta, es decir, se puede hacer cicloturismo solo en los alrededores y algunas calles del centro, pero no está indicado.

2.2.1. Evaluación de la tabla para la ruta “Camino natural del Eresma”.

Ahora se ve mis propias evaluaciones de la ruta del Camino natural del Eresma. He hecho una parte de la ruta para hacer fotos y explicar e investigar mejor. Así, he podido evaluar la ruta mejor y he recibido la información que necesitaba.

Tabla 2.2. Tabla de evaluación para la ruta “Camino natural del Eresma”.

Tema	Criterios	Evaluación
Aspectos arquitectónicos	Carretera asfaltada	<i>No</i>

	Sin obstáculos	<i>No</i>
Señalización	GPS para descargar	Sí
	Señales de inicio desde el aparcamiento, estación de tren/autobús	<i>No</i>
	Señales inteligibles (ej. Información de los kilómetros y del nombre de la próxima parada)	Sí
	Directorio regional con información de hoteles, etc.	Sí
Ruta	Nombre adecuado: indica el río, un tema, ej.	Sí
	Sin coches	<i>No</i>
	Hoteles, restaurantes durante el camino	Sí
	Actividades (ej: museo, mirador)	Sí
	Diferentes rutas para familias, mayores, etc.	<i>No</i>
Infraestructura	“Bikefriendly Hotel” o “Bett & Bike Hotel”	Sí
	Conexiones con los transportes públicos	Sí
	Publicidad de las rutas	<i>No</i>
Otro	Consignas automáticas	Sí
	Teléfono de ayuda	Sí
	Información en inglés	<i>No</i>

Fuente: Basado en Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie (2009).

La ruta no cumple los dos aspectos arquitectónicos, ni el aspecto de la carretera asfaltada ni la falta de obstáculos. Toda la ruta es un camino y tiene algunos problemas, como ilustro en las siguientes fotos. Añado números a los diferentes obstáculos en la gráfica 2.11. En la primera foto (1) se ve una cañería de agua al principio de la esquina, que es muy peligroso si los ciclistas no la ven. La foto dos ilustra un obstáculo de madera en el suelo, aunque hay más de estos durante el tramo. La tercera foto (3) ilustra una cuesta muy fuerte; imposible de ir por ella en bicicleta, y se tiene que ir andando siendo una molestia para el ciclista. En la foto cuatro hay

escaleras y no hay otra opción más que ir andando con la bicicleta (propia evaluación, 2015: Recorrido de la ruta). El GPS de Natureleta conduce el trayecto en determinados puntos por otras partes, porque dice que no tiene sentido usar esta parte del Camino natural del Eresma en bicicleta.

Gráfica 2.8. Obstáculos en el “Camino natural del Eresma”.



Fuente: Propia evaluación, 2015: Recorrido de la ruta.

La tienda Natureleta que he presentado en el capítulo 2.2. “Visión general del cicloturismo en Segovia, España” tiene un GPS para usar en esta ruta. Sin embargo, la señal del GPS solo funciona donde empieza el trayecto, es decir no empieza en un sitio como la estación de autobús/tren, etc. Tampoco, en las estaciones hay paneles para saber dónde empiezan las rutas. A pesar de no empezar en un sitio fácil para los turistas, las indicaciones en la ruta del Camino natural del Eresma son muy buenas. Se ve una selección de algunas señales de la ruta, con los números indicados en la próxima gráfica. La ruta empieza con un directorio regional con toda la información que se necesita y algunas señales pequeñas que explican dónde está el ciclista

CAPÍTULO 2.

(1 y 4). Durante toda la ruta, existen indicadores y es difícil perderse. Hay señales que indican los miradores, los kilómetros (2), las prohibiciones (3), el próximo lugar de descanso, etc.

Gráfica 2.9. Señales del “Camino natural del Eresma”.



Fuente: Propia evaluación, 2015: Recorrido de la ruta.

El nombre de la ruta es descriptivo, se sabe que va a ir cerca del río Eresma. El camino tiene partes por donde pueden circular coches. Hay señales que muestran estas partes claramente, pero es una molestia para los ciclistas que quieren disfrutar de la naturaleza. La señal para indicar esos tramos pongo en la siguiente foto:

Gráfica 2.10. Señal de los coches.



Fuente: Propia evaluación, 2015: Recorrido de la ruta.

Hay restaurantes y hoteles cerca de la ruta. Por ejemplo, el restaurante San Pedro Abanto, que tiene las especialidades de cochifrito, asados de cordero y cochinillo. También, tiene menús diarios y una bodega (Sanpedroabanto.com, 2015: Inicio). Hay una casa rural cerca que se llama “Caserío de Lobones”, que tiene capacidad para 20 personas. Tiene zona de aparcamiento y un jardín grande. Es perfecto para ciclistas porque tiene buenas conexiones con los carriles bici (Escapadarural.com, 2015: Caserío de Lobones).

Aparte, hay otros puntos de interés cerca de la ruta, como miradores, museos, etc. Se tiene que decir que la ruta no es transitable para niños y/o mayores, a causa de la pendiente y otros obstáculos. Como he explicado antes en el capítulo 2.2. “Visión general del cicloturismo en Segovia, España”, hay un hotel que tiene la señal de la calidad “Bikefriendly”.

Lamentablemente, la empresa de autobuses “La Sepulvedana” no tiene nada de información de si se puede llevar bicicletas. Sin embargo, he contactado con ellos y me han contestado que sí se puede llevar las bicicletas en el autobús si hay disponibilidad y el precio adicional es 2,60 euros. En el Anexo número 4 página 58, pongo la transcripción de mi contacto electrónico con la empresa. En la página web del tren “RENFE” se encuentra las tarifas para las bicicletas. Se puede llevar una bicicleta por persona y se puede ver si los trenes disponen de un espacio para ellas. Es posible llevar la bicicleta de manera gratuita hasta 100 km., si será más lejos cuesta tres euros (Renfe.com, 2015: Bicicletas). La publicidad de la ruta todavía es escasa, y tampoco hay mucha información sobre el tramo. Se encuentra algo en la página web de Vías Verdes, de Turismo de Segovia, de la tienda Naturcleta, etc., sin embargo no es fácil de localizar. Además, no existen folletos en un tamaño adecuado para llevar, ni revistas que presenten la ruta.

Hay consignas automáticas en la estación de autobús, que está cerca del inicio de la ruta del Camino natural del Eresma. La consigna por un día cuesta tres euros. Se puede comprar la moneda en la tienda de “Prensa” en la estación de autobús. Además, los directorios regionales ponen los números del teléfono de ayuda. Como se ve en la siguiente foto:

CAPÍTULO 2.

Gráfica 2.11. Teléfono de ayuda.



Fuente: Propia evaluación, 2015: Recorrido de la ruta.

Un inconveniente es la falta de información en inglés. No se encuentra nada en inglés sobre el Camino natural del Eresma, ni en Internet ni en las tiendas.

En general se puede decir que Segovia tiene muchas opciones para ser una ciudad adecuada por hacer cicloturismo pero éste todavía no está desarrollado.

2.3. Comparación del cicloturismo.

En este punto voy a comparar ambas rutas.

Tabla 2.3. Tabla de la evaluación de ambas ciudades.

Tema	Criterios	Alemania, Friedrichshafen	España, Segovia
Aspectos arquitectónicos	Carretera asfaltada	Sí	<i>No</i>
	Sin obstáculos	Sí	<i>No</i>
Señalización	GPS para descargar	Sí	Sí
	Señales de inicio desde el aparcamiento, estación de tren/autobús	Sí	<i>No</i>
	Señales inteligibles (ej: Información de los kilómetros y del nombre de la próxima parada)	Sí	Sí
	Directorio regional con información de hoteles, etc.	<i>No</i>	Sí
Ruta	Nombre adecuado (ej: indica el río, un tema)	Sí	Sí
	Sin coches	Sí	<i>No</i>
	Hoteles, restaurantes durante el camino	Sí	Sí
	Actividades (ej: museo, mirador)	Sí	Sí
	Diferentes rutas para familias, mayores, etc.	Sí	<i>No</i>
Infraestructura	“Bikefriendly Hotel” o “Bett & Bike Hotel”	Sí	Sí
	Conexiones con los transportes públicos	Sí	Sí
	Publicidad de las rutas	<i>No</i>	<i>No</i>
Otro	Consignas automáticas	Sí	Sí

CAPÍTULO 2.

	Teléfono de ayuda	<i>No</i>	<i>Sí</i>
	Información en inglés	<i>Sí</i>	<i>No</i>

Como se ilustra en la tabla 2.3. el Bodensee-Radweg cumple los aspectos arquitectónicos pero el Camino natural del Eresma no. Eso depende de la carretera asfaltada que no existe en la ruta en Segovia y de los obstáculos que he presentado en el capítulo 2.2.1. “Evaluación de la tabla para la ruta “Camino natural del Eresma”.

En el aspecto de la señalización ambas rutas son buenas, solo falta una cosa en cada una. Friedrichshafen no tiene los directorios regionales con la información de hoteles, etc. Para un ciclista esto es muy importante para orientarse y no perderse, porque quieren saber dónde están. Sin embargo, Segovia no tiene señales indicativas en los principales puntos de llegada de turistas, como la estación de autobús o de tren. También es indispensable porque los visitantes tienen que saber en dónde empezar. Cuando llegan al sitio, primero tienen que ir a la Oficina de Turismo de Segovia para recibir alguna información y no pueden empezar ahí fácilmente. Por otro lado, las dos ciudades tienen la señal de GPS y señalización durante todo el trayecto.

La ruta del Bodensee-Radweg está mucho más desarrollada que la del Camino natural del Eresma. En Friedrichshafen la ruta tiene el nombre adecuado, está prohibida para coches, tiene hoteles y restaurantes cercanos y pueden hacerla personas de cualquier edad. En el camino de Segovia falta la prohibición de los coches y la posibilidad de hacerla con niños, mayores, etc. El nombre “Camino natural del Eresma” es adecuado y hay hoteles cerca del trayecto.

Segovia y Friedrichshafen no tienen publicaciones adecuadas de las rutas. No hay folletos para llevar ni información en las páginas webs. Sin embargo, Friedrichshafen tiene mucha información explicada en su propia página web y tiene la revista “Radwelten am Bodensee - mundos de la bicicleta en el Bodensee”, pero lo más importante para un ciclista es el mapa con la ruta en un tamaño adecuado. Ambas ciudades tienen hoteles con la señal del “Bikefriendly / Bett & Bike”, las conexiones del tren o autobús son muy buenas y existen otras actividades como un museo, un mirador, etc.

Cerca de la ruta Camino natural del Eresma y del Bodensee-Radweg hay consignas automáticas. Segovia tiene varios teléfonos de ayuda para ciclistas mientras que Friedrichshafen no tiene

ESTUDIO COMPARATIVO ENTRE FRIEDRICHSHAFEN, ALEMANIA Y SEGOVIA, ESPAÑA.

ninguno. El camino en Friedrichshafen sí que está promocionando en inglés pero para la ruta en Segovia solo hay información en español.

CAPÍTULO 3

La sostenibilidad y la visión del cicloturismo

3.1. La sostenibilidad del cicloturismo.

Europa es la región principal para el turismo mundial con una cuota de mercado del 60%, por consiguiente, los temas de la sostenibilidad y la protección del ambiente son muy importantes (Peréz de las Heras, 2004). Desde los años 80, la palabra “sostenibilidad” tiene una fuerte conexión con el turismo. La sostenibilidad es un factor que necesita tiempo para desarrollarse, es decir, para poder verse un cambio para los visitantes en un lugar determinado. Se dice que la nueva cultura de la prisa e individualización ha favorecido la importancia de la sostenibilidad, ya que las personas quieren viajar a cualquier lugar y en cualquier momento sin pensar si eso tiene repercusión en el medio ambiente. Pero también hay otra gente que quiere irse de vacaciones a una región o en un país tranquilo y quieren aprovechar la naturaleza y el tiempo libre y realizar actividades respetuosas, tanto con el medioambiente como con la cultura local. En general, los lugares preferidos son los paisajes pintorescos, los bosques y los lagos tranquilos.

Algunas empresas han cambiado sus ofertas de vacaciones por viajes más sostenibles. De hecho, las regiones con ofertas sostenibles tienen una mayor aceptación que las que no las tienen. No es fácil integrar esos tipos de ofertas en el turismo porque, por ejemplo, los materiales de una casa rural cuestan más que los de un bloque de hoteles porque los materiales sostenibles todavía son muy caros. Además, los turistas prefieren experimentar actividades extremas y todavía no hay ofertas sostenibles en el país al que acuden. En definitiva, el turismo tiene que proteger el medio ambiente y ofrecer vacaciones agradables.

A continuación muestro algunos síntomas de la insostenibilidad expuestos por Bosch Camprubí, Pujol Marco, Sera Cabado y Vallespinós Riera (1998):

- La extensión ocupada por bosques se ha reducido a la mitad en 300 años.
- Diariamente desaparecen entre 10 y 50 especies de plantas y animales.
- Cada segundo se emiten a la atmósfera 1.000 Tm de gases productores del efecto invernadero.
- Un 60 % del total de energía consumida se pierde por ineficiencia. [...] (p. 164)

El turismo puede causar una gran repercusión tanto en la naturaleza como en la población local a pesar de que las empresas turísticas promocionen ofertas sostenibles. Esto siempre dependerá

en gran medida del turista, de su respeto por la naturaleza y el entorno. Construir nuevos hoteles o casas rurales podría causar deforestación pero, por otro lado, también puede ayudar a conocer la belleza de ese entorno. A través de estas construcciones, se destruyen la fauna y flora. La destrucción ya empieza en la organización del viaje:

- En casa: Las reservas (papel), limpieza (agua), revelado fotográfico.
- Ida y vuelta: Avión, coche, tren.
- Región de vacaciones: Alojamiento, comida, actividades.

Muchos visitantes prefieren imprimir toda la información del vuelo, los billetes, etc. y de esta manera se perjudica al bosque pero, por ejemplo, podrían usar papel sostenible. Cada desplazamiento tiene algunos aspectos negativos en el sentido de la sostenibilidad, sin embargo, hay opciones que tienen menos impacto en el medio, por ejemplo la bicicleta. Los coches, trenes y autobuses tienen una repercusión más visible en las casas, por los gases tóxicos, y son más ruidosos que las bicicletas (Unterrichtung durch die Bundesregierung, 2007). De hecho, la bicicleta es el transporte más ecológico que existe porque no contribuye con gases tóxicos, ni atascos. Además, ir en bicicleta en la naturaleza hace a la gente más feliz y sociable (Organización Mundial del Turismo, 2000). Los alojamientos necesitan luz, agua, etc. y eso tiene repercusión en el medio ambiente, pero hay posibilidad de ir a una casa rural para dañarlo menos (Freyer, 2011).

El turismo también tiene aspectos ecológicos positivos: el turismo sostenible ofrece más puestos de trabajo, el aumento de la calidad de la naturaleza y la conciencia sostenible (Freyer, 2011). Las empresas y gobiernos deben introducir medidas para proteger el medio ambiente, por ejemplo: reducción del tráfico, números de visitantes o capacidades limitadas, señales de sostenibilidad, presentaciones de la situación económica global, etc. En general, se dice que actualmente existen más señales de sostenibilidad que antes, por ejemplo, “Viabono” en Alemania. Esta señal tiene indicaciones para el seguimiento de las normas ecológicas, indica al turista que el hotel o casa rural es amigable con el medio ambiente (Luft, 2007).

CAPÍTULO 3.

Gráfica 3.1. Certificado sostenible Viabono.



Fuente: <http://www.viabono.de/default.aspx> (Consulta el 06 de abril de 2015).

Por último, la protección depende de toda la población del mundo, no solo del sector del turismo.

En 1992, durante la Conferencia de las Naciones Unidas en Río de Janeiro, se desarrolló la Agenda 21 Local. La idea era tener un plan para proteger el mundo, en el sentido del desarrollo sostenible.

Por tanto, la Agenda 21 Local es un manifiesto global para el desarrollo sostenible, organizado en cuarenta capítulos que cubren temas económicos, sociales, culturales y de protección del medio ambiente. Este programa fue aprobado con el consenso de 179 países de todo el mundo. (Bosch Camprubí, Pujol Marco, Sera Cabado y Vallespinós Riera, 1998, p. 171)

El objetivo importante de la agenda es: unir la eficiencia económica, la responsabilidad social y la protección del medio ambiente. En general, no hay un punto específico para el sector turístico, sin embargo las empresas del turismo han entendido la importancia de proteger el ambiente y luego han publicado la “Agenda 21 para la Industria Turística” (Pérez de las Heras, 2004).

3.2. El futuro del cicloturismo.

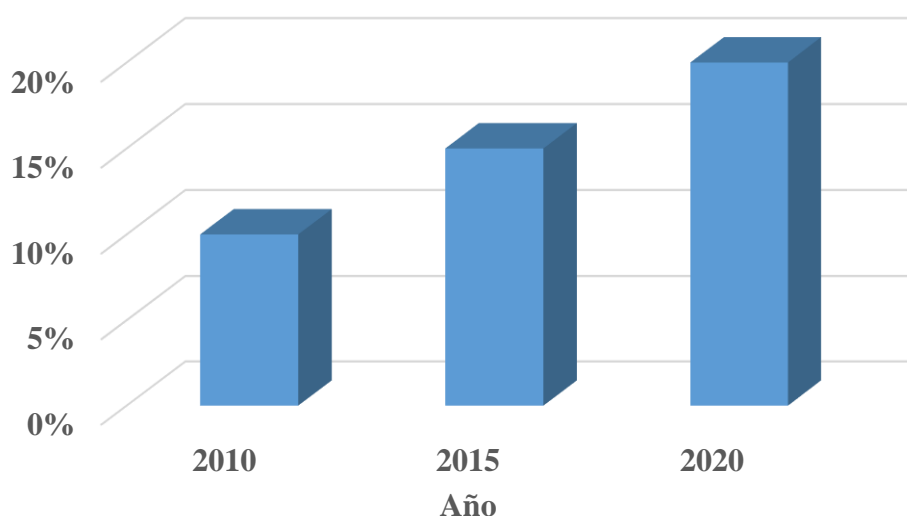
A pesar de la crisis económica de los últimos años y del aumento de los precios de las bicicletas, la venta de éstas va en aumentando. Los precios elevados del gas y el cambio demográfico están ayudando a que la bicicleta sea cada vez más utilizada. No solo como transporte habitual, sino para disfrutar de la naturaleza y hacer deporte. En cuanto al cambio demográfico, las personas de la tercera edad van a hacer cicloturismo habitualmente porque quieren estar en forma, y

tienen más tiempo libre. La temporada alta puede cambiar de los fines de semanas a los días laborales. Por lo tanto, en las ciudades o capitales crece la importancia de las bicicletas porque las distancias de menos 5 km. se pueden hacer mejor en bicicleta que en coche, tren o autobús. No hay problemas aparcar el coche porque la bicicleta no necesita mucho espacio. En un aparcamiento de un coche se pueden poner ocho bicicletas (Unterrichtung durch die Bundesregierung, 2007). La conciencia de vida saludable no va a parar y, por eso, el movimiento en bicicleta va a ser cada vez más amplio. Además, el cambio del tipo de las vacaciones de sol y playa a viajes deportivos se va incrementar. En el futuro, las empresas promocionarán las vacaciones en bicicleta mejor y el gobierno construirá más carriles bici. Además, las escuelas quieren hacer presentaciones para explicar el uso de la bicicleta y qué efectos tiene.

Hoy en día, faltan ofertas de último minuto para ir en bicicleta porque, como he dicho anteriormente, los ciclistas son muy espontáneos y dependen del tiempo (Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie, 2009). La competencia en el cicloturismo va a aumentar, siendo después más difícil crear una oferta única para los ciclistas, es decir, que sería mejor que las agencias y oficinas de turismo empiecen a promocionarlas pronto.

Claramente, una parte del futuro de la bicicleta, es la bicicleta eléctrica. Ya existen 150 millones de éstas, un 15% del total. Los expertos dicen que este número va a aumentar hasta 650 millones bicicletas eléctricas en 2025, como se ve en la próxima gráfica (Bravo, 2014):

Gráfica 3.2. Aumento del número de las bicicletas eléctricas.



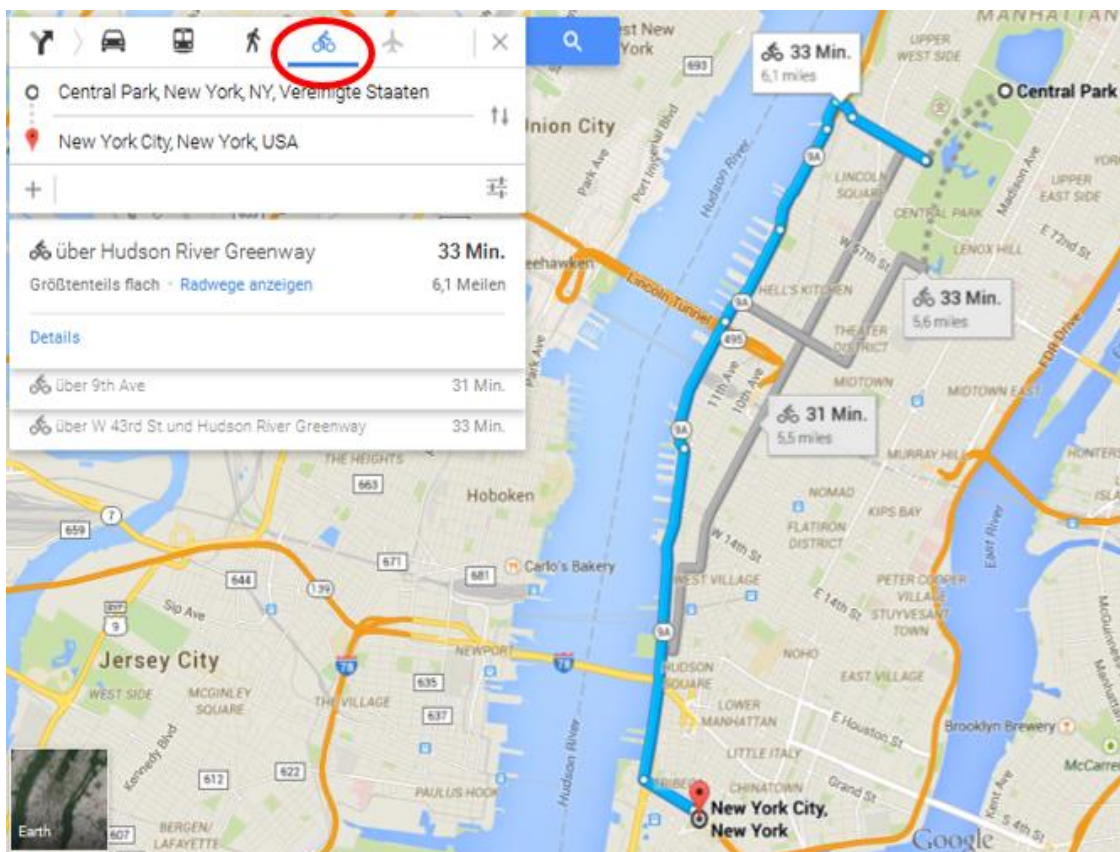
Fuente: Nationaler Radverkehrsplan (2009).

CAPÍTULO 3.

Probablemente, Yamaha, BMW y/o Audi van a desarrollar bicicletas con motor eléctrico. Es, evidentemente, un mercado creciente y muy interesante tanto para el turismo como para sector automovilístico. Sin embargo, hay problemas con la bicicleta eléctrica: por ejemplo, en Nueva York está prohibido usarla. Además, se tendrán que construir carreteras y caminos que tengan enchufes para cargar la bicicleta cada 100 km., y semáforos para las bicicletas, y todos estos planes son caros. En Alemania, este tipo de semáforos existen y son muy frecuentes en las ciudades, pero en España son muy pocos sitios los que cuentan con ellos. Esto es muy peligroso porque, por ejemplo, hay velocidades diferentes en bicicleta y en coche (Bravo, 2014).

Otro aspecto del futuro de la bicicleta es el desarrollo de una versión de Googlemaps para calcular tramos en bicicleta. En Nueva York ya se puede buscar trayectos en bicicleta en Googlemaps, como ilustro en la siguiente imagen:

Gráfica 3.3. Carril bici en Nueva York en Googlemaps.



Fuente: <https://www.google.es/maps/dir/Central+Park,+New+York+City,+New+York,+USA/New+York+City,+New+York,+USA/@40.7491189,-73.9719572,13z/data=!4m14!4m13!1m5!1m1!1s0x89c2589a018531e3:0xb9df1f7387a94119!2m2!1d-73.965355!2d40.782865!1m5!1m1!1s0x89c24fa5d33f083b:0xc80b8f06e177fe62!2m2!1d-74.0059413!2d40.7127837!3e1>
(Consulta el 09 de abril de 2015).

CONCLUSIONES

El cicloturismo une la cultura y el deporte, y con el aumento de la necesidad de estar sano, cada vez va subiendo más popularidad. Este tipo de turismo se refiere a la salud, la economía y a la sostenibilidad, y todos estos factores son buenos para los países. Además, el cicloturismo es interesante para todo tipo de personas, es decir, para familias, niños, jóvenes, mayores, etc.

En principio, se puede decir que Segovia tiene potencial para ser una ciudad turística con ofertas para el cicloturismo. Solo es importante cambiar algunos aspectos, sobre todo la ruta del Camino natural del Eresma tiene que mejorar. Por ejemplo, se tendría que cambiar la ruta para que el trayecto pueda ser transitado en bicicleta constantemente. Sin embargo, los miradores y opciones de hacer un picnic son fantásticos. Por un lado, lo ideal sería si el tramo fuera sin coches, y por otro lado, Segovia tiene que mejorar su promoción. Actualmente, no hay casi nada sobre el cicloturismo y es muy difícil encontrar algo. Claramente, cooperar con las empresas locales como La Sepulvedana o la tienda Naturcleta en La Granja, sería una buena opción para mejorar la situación. Friedrichshafen, es un lugar perfecto para el cicloturismo. Se puede ir en bicicleta sin perderse y problemas. Los paneles son fáciles de entender, durante toda la ruta hay información en Internet y personas de cualquier edad pueden disfrutar el camino. Sin embargo, podría ofrecer un teléfono para ayudar a los ciclistas si hay un problema y desarrollar un directorio regional.

Personalmente, creo que Segovia es una ciudad muy buena para ir en bicicleta. Hay algunos problemas pero en mi opinión existen muchas posibilidades de resolverlos. Cuando hice la ruta del Camino natural del Eresma la disfruté mucho y creo que es un camino adecuado para el cicloturismo. Por supuesto, se tiene que mejorar, pero ya se puede usar. Creo que Segovia debe hacer convenios con otras empresas. Nunca he tenido la oportunidad de hacer la ruta Bodensee-Radweg personalmente, pero creo es una ruta fantástica. Tiene de todo y los empleados me han ayudado mucho durante mi trabajo. Era muy interesante hablar con las personas importantes de este sector del turismo y escuchar las opiniones de cada uno. Durante este trabajo he aprendido mucho, a través de las entrevistas, los correos y las investigaciones.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club (2003). *ADFC-Radreiseanalyse* (4ª ed.). EN: Hildebrand, J. (2011). *Wiederbelebung der via regia als fahrradtouristische Route*. Leipzig: VIA REGIA plus. p. 19.
- Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club (2005 y 2006). *ADFC-Radreiseanalyse* (6ª y 7ª ed.). EN: Unterrichtung durch die Bundesregierung (2007). *Zweiter Bericht der Bundesregierung über die Situation des Fahrradverkehrs in der Bundesrepublik Deutschland*. p. 8.
- Alonso, J. (1999). *Manual de cicloturismo* (1ª ed.). Madrid: ANEX, S.A. p. 26.
- Aragoneses Maroto, J. P. (2001). *Cicloturismo base en la provincia de Segovia: itinerarios sencillos y familiares*. Madrid: Editorial Centro de estudios ramón areces, S.A. p. 10.
- Bosch Camprubí, R., Pujol Marco, L., Sera Cabado J. y Vallespinós Riera, F. (1998). *Turismo y medio ambiente*. Editorial Centro de estudios ramón areces, S.A. pp. 164 - 171.
- Bravo, P. (2014). *Biciosos*. Barcelona: Penguin Random House Group Editorial, S.A. pp.18 - 95.
- Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie (2009). *Grundlagenuntersuchung - Fahrradtourismus in Deutschland*. Silber Druck oHG: Niesetal. pp. 9 - 160.
- Freyer, W. (2011). *Tourismus Einführung in die Fremdenverkehrsökonomie* (10ª ed.). München: Oldenbourg Wissenschaftsverlag GmbH. p.169.
- Hildebrand, J. (2011). *Wiederbelebung der via regia als fahrradtouristische Route*. Leipzig: VIA REGIA plus. pp. 11 - 12.

- Jilg A. (1992). *Rad fahren – ein freizeitrelevantes Element. Aspekte einer geographischen Analyse*. EN: Hildebrand, J. (2011). *Wiederbelebung der via regia als fahrradtouristische Route*. Leipzig: VIA REGIA plus. p. 9.
- Luft, H. (2007). *Destination Management in Theorie und Praxis Organisation und Vermarktung von Tourismusorten und Tourismusregionen*. Meßkirch: Gmeiner Verlag GmbH. p. 306.
- Opaschowski, H. W. (2000). *Freizeitmobilität im Erlebniszeitalter*. EN: Institut für Mobilitätsforschung (2000). *Freizeitverkehr: aktuelle und künftige Herausforderungen und Chancen*. Berlin: Springer. p. 23.
- Organización Mundial del Turismo (2000). *Desarrollo sostenible del turismo, una compilación de buenas prácticas*. World tourism organization. p.62.
- Peréz de las Heras, M. (2004). *Manual del turismo sostenible*. Madrid: Artes gráficas cuesta, S.A. pp. 20 - 193.
- Standeven, J. y De Knop, P. (1999). *Sport Tourism* (1ª ed). EN: Latiesa, M. y Paniza, J. L. (2006). *Turistas deportivos, Una perspectiva de análisis*. Granada: Revista internacional de sociología. p. 3.
- Statistisches Bundesamt (2001). *Pressemitteilung*. EN: Prah, H. (2002). *Soziologie der Freizeit*. Paderborn: Verlag Ferdinand Schöningh GmbH. p. 63.
- Unterrichtung durch die Bundesregierung (2007). *Zweiter Bericht der Bundesregierung über die Situation des Fahrradverkehrs in der Bundesrepublik Deutschland*. p. 8.
- Urrea, A. y Martín, A. (2010). *Viajar en bici, Manual práctico de cicloturismo de alforjas* (1ª ed.). Madrid: Ediciones Desnivel, S.L. pp. 13 - 21.

RECURSOS ELECTRÓNICOS

Alborde. *El cicloturismo*.

<http://www.alborde.com.ar/ciclo/bici2.htm> (Consulta: 08 de abril de 2015).

Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club. *ADFC-Radreiseanalyse* (16ª ed.).

www.adfc.de/misc/filePush.php?mimeType=application/pdf&fullPath=http://www.adfc.de/files/2/8/182/ADFC-Radreiseanalyse_2015_Praesentation.pdf
(Consulta: 06 de abril de 2015).

Bikefriendly. *El hotel del Rancho*.

<http://www.bikefriendly.es/es/alojamiento/el-hotel-del-rancho> (Consulta: 13 de marzo de 2015).

Bodenseepeter. *Marketing-Hebel im Radtourismus*.

<http://www.bodenseepeter.de/2013/08/30/marketing-hebel-im-fahrrad-tourismus/>
(Consulta: 23 de febrero de 2015).

Bodo-Freizeitland. *Tickets*.

<http://www.bodo-freizeitland.de/tickets.html> (Consulta: 03 de abril de 2015).

Climate-data. *Klima: Friedrichshafen*.

<http://de.climate-data.org/location/768241/> (Consulta: 15 de marzo de 2015).

Climate-data. *Clima: Segovia*.

<http://es.climate-data.org/location/580/> (Consulta: 15 de marzo de 2015).

Deutsche Bahn. *Reisen mit Bahn und Fahrrad*.

http://www.bahn.de/p/view/service/fahrrad/mitnahme/bahn_und_fahrrad.shtml?dbkanal_007=L01_S01_D001_KIN0011_top-navi-flyout_servicebahnfahrrad_LZ01
(Consulta: 06 de abril de 2015).

Elblogsalmon. *¿Qué es la pirámide de las necesidades de Maslow?*

<http://www.elblogsalmon.com/conceptos-de-economia/que-es-la-piramide-de-maslow> (Consulta: 05 de abril de 2015)

Escapadarural. *Caserío de Lobones.*

<http://www.escapadarural.com/casa-rural/segovia/caserio-de-lobones> (Consulta: 07 de abril de 2015).

Fincaelrancho. *El Rancho de la Aldegüela.*

<http://www.fincaelrancho.com/> (Consulta: 13 de marzo de 2015).

Format. *Die Fahrradsaison startet. Ist fahren mit Helm pflicht?*

<http://www.format.at/service/recht/die-fahrradsaison-ist-helm-pflicht-356036>
(Consulta: 27 de abril de 2015).

Friedrichshafen. *The best cycle tours.*

<http://en.friedrichshafen.info/leisure-time-sport/cycling-at-lake-constance/the-best-cycle-tours/> (Consulta: 06 de abril de 2015).

Friedrichshafen. *Tour 3: Am Untersee - contemplative and impressive sights.*

<http://en.friedrichshafen.info/leisure-time-sport/cycling-at-lake-constance/the-best-cycle-tours/tour-3/> (Consulta: 05 de abril de 2015).

Friedrichshafen. *Radfahren am Bodensee.*

<http://www.friedrichshafen.info/freizeit-sport/radfahren-am-bodensee/>
(Consulta: 15 de marzo de 2015).

Friedrichshafen. *Zahlen, Daten, Fakten.*

<http://www.friedrichshafen.de/unsere-stadt/zahlen-daten-fakten/> (Consulta: 15 de marzo de 2015).

GloboMeter, Die Welt in Zahlen. *Das Fahrrad in Deutschland in Zahlen.*

<http://de.globometer.com/sport-fahrrad-de.php> (Consulta: 24 de marzo de 2015).

Googlemaps. *Friedrichshafen*.

https://www.google.es/maps?q=maps+friedrichshafen&oe=utf8&gws_rd=cr&um=1&ie=UTF-8&sa=X&ei=ZawiVYCQO4T5UN26gvgB&ved=0CAcQ_AUoAQ
(Consulta: 06 de abril de 2015).

Googlemaps. *Nueva York*.

<https://www.google.es/maps/dir/Central+Park,+New+York+City,+New+York,+USA/New+York+City,+New+York,+USA/@40.7491189,73.9719572,13z/data=!4m14!4m13!1m5!1m1!1s0x89c2589a018531e3:0xb9df1f7387a94119!2m2!1d-73.965355!2d40.782865!1m5!1m1!1s0x89c24fa5d33f083b:0xc80b8f06e177fe62!2m2!1d-74.0059413!2d40.7127837!3e1>
(Consulta: 09 de abril de 2015).

Madridsegoviamtb. *BH Segovia Madrid*.

<http://www.madridsegoviamtb.com/> (Consulta: 06 de abril de 2015).

Mejorenbici. *¿Se puede ir en bici sin casco?*

<http://mejorenbici.es/2014/08/12/se-puede-ir-en-bici-sin-casco/> (Consulta: 20 de febrero de 2015).

Pedrodelgado. *XXII Marcha cicloturista Pedro Delgado*.

<http://www.pedrodelgado.com/perico/marcha/2015/marcha-2015.html>
(Consulta: 06 de abril de 2015).

Radtourist. *Bodensee Radweg Radtouren um den Bodensee in Deutschland, Österreich und der Schweiz*.

<http://www.radtourist.de/bodensee-radweg-7.html> (Consulta: 26 de marzo de 2015).

Renfe. *Bicicletas*.

<http://www.renfe.com/viajeros/info/bicicletas.html> (Consulta: 14 de marzo de 2015).

Sanpedroabanto. *Inicio*.

<http://www.sanpedroabanto.com/index.php> (Consulta: 07 de abril de 2015).

Segovia. *La ciudad*.

<http://www.segovia.es/index.php/mod.pags/mem.detalle/id.10219/relcategoria.2317/reلمenu127> (Consulta: 10 de marzo de 2015).

Statista. *Entwicklung des Fahrradbestandes in Deutschland in den Jahren 2005 bis 2014*.

<http://de.statista.com/statistik/daten/studie/154198/umfrage/fahrradbestand-in-deutschland/> (Consulta: 24 de marzo de 2015).

Viabono. *Indice*.

<http://www.viabono.de/default.aspx> (Consulta: 06 de abril de 2015).

ANEXO

1) Entrevista con la Oficina de Turismo de Segovia - departamento de la Calidad y del Deporte – con la empleada Vanessa Perez, de 18 de marzo de 2015.

1. DATOS GENERALES

a) *¿Cuándo es la temporada alta del turismo en Segovia?*

Primavera y verano.

b) *¿Cuántos visitantes vienen cada año?*

No dispongo de esa información.

c) *¿Qué tipo de visitantes vienen? (Familias, parejas, etc.)*

No dispongo de esa información.

d) *¿De dónde proceden sus visitantes? (Extranjero, España, etc.)*

No dispongo de esa información.

2. SERVICIOS

a) *¿La oficina de turismo ofrece un servicio propio de alquiler de bicicletas?*

Sí, se llama “Segovia de BICIo”. Es un servicio del ayuntamiento que está gestionado desde el área de turismo y desde la oficina de turismo. El ayuntamiento no tiene otra opción de alquilar sus bicicletas durante los fines de semanas porque no está abierto por lo que la oficina de turismo a veces alquila las bicicletas. Además, este servicio depende del tráfico y del tiempo. Puesto que si no hace bueno se deben de recoger las bicicletas de la calle ya que se pueden estropear. La oficina mantiene este servicio durante la temporada alta, que suele ser de abril hasta octubre.

b) *¿La oficina de turismo tiene los servicios de “Segovia de BICIo” este año?*

No, la Empresa Municipal de Turismo hace el servicio de alquiler bicicletas, y este año el alquiler empieza en mayo y termina en octubre.

c) *¿La oficina de turismo ofrece más actividades de turismo activo/deportivo? (Globo, senderismo, etc.)*

Rutas a caballo, helicóptero, vuelo, senderismo, guiadas, etc.

d) *¿La demanda del cicloturismo es alta?*

Menos del 10 % del total.

e) *¿Las competiciones de bicicletas son populares?*

Sí, en agosto hay dos muy grandes:

Primero, Madrid-Segovia en bicicleta de montaña, que ha incluido 1614 pax el último año (limitada a 3000 pax).

Segundo, Perico Delgado, que ha incluido 2138 participantes de 14 nacionalidades diferentes (hay un máximo de 2400).

f) *¿Quién organiza estas competiciones?*

Las competiciones las organizan agencias o clubes deportivos, pero la oficina de turismo puede ayudar en su promoción o en el montaje de estas. Sin embargo, la oficina de turismo no vende las inscripciones.

3. DETALLES

a) *¿Por qué la oficina de turismo no hace promoción del cicloturismo?*

Porque no hay demanda. La oficina de turismo ha probado algunas acciones como: visitas guiadas en bici, programación de cicloturismo, lo ha incluido en su página web, etc. Y a lo que hay que sumarle que en Segovia está prohibido ir en bicicleta en algunas partes, por lo que no ha dado un gran resultado.

b) *¿Qué piensa la oficina de turismo sobre incluir el servicio de alquilar bicicletas en la tarjeta turística de Segovia?*

El servicio de alquilar es solo temporal y por eso no tendría mucho sentido incluirlo en la tarjeta.

c) *¿La oficina de turismo tiene planes de promocionar el Camino natural del Eresma en el futuro?*

Sí, si la empresa Vías Verdes termina la ruta, la Oficina de Turismo de Segovia quiere promocionarla de nuevo y ver cómo funciona.

d) *¿Es el cicloturismo importante para Segovia?*

De momento no. Además, el cicloturismo todavía no es una actividad habitual, solo es una actividad de las vacaciones y no parar ir de compras o ver los amigos.

4. MÁS

Segovia tiene un hotel que tiene la señal de “Bikefriendly”, pero está en el pueblo Torrecaballeros y se llama “Finca el Rancho de la Aldegüela”.

2) Entrevista con la tienda “Naturcleta“ con el dueño Ángel Sastre, de 19 de marzo de 2015.

1. DATOS GENERALES

a) *¿Cuál es el horario de la tienda de Naturcleta?*

24h. La gente puede llamar cuando quiera.

b) *¿Cuándo es la temporada alta de la demanda en Naturcleta?*

Abril - finales de octubre.

c) *¿Cuántos ciclistas tiene Naturcleta por año?*

No sabe el número exacto pero en general tiene que alquilar otras bicicletas porque la demanda es muy alta.

d) *¿Qué tipo de ciclistas vienen a la tienda de Naturcleta? (Familias, parejas, etc.)*

Muchas empresas para hacer “Teambuilding” y familias/amigos.

e) *¿Cuál es la procedencia de los clientes de la tienda de Naturcleta? (Extranjeros, españoles, etc.)*

La ruta de La Granja la hace gente nacional, que suele alquilar la bicicleta dos horas o medio día y que le gusta hacer picnics, etc.

La ruta de Segovia la hacen extranjeros, familias y parejas, que alquilan la bicicleta un día y que les gusta hacer deporte activo.

f) *¿Qué tipo de bicicletas hay en la tienda Naturcleta? (Para niños, con cesta, etc.)*

Naturcleta tiene diez bicicletas de montaña, dos de paseo/urbano y dos para niños de más de diez años. Tiene porta bebe (cinco a diez años) y remolque para detrás pero no se usan mucho.

2. SERVICIOS

a) *¿Es posible alquilar una bicicleta en el mismo día?*

Sí.

b) *¿Naturcleta tiene información sobre carriles bici en los alrededores?*

Hay carteles grandes, pero no para llevar en la bicicleta. En su propia página web están todas las rutas. Naturcleta ofrece GPS, que funcionan en inglés y en español. Los GPS incluyen 16 rutas. Además, tienen fotos de la ruta Camino natural del Eresma.

c) *¿Naturcleta tiene información sobre la ruta del Camino natural del Eresma de Vías Verdes?*

Tiene información en internet pero no en papel.

d) *¿La página web de la empresa Naturcleta viene en inglés?*

La página web viene en inglés, alemán y español.

e) *¿La empresa tiene algún convenio con los taxis y los autobuses para el transporte de las bicicletas?*

Naturcleta tiene un convenio con “Awayfromthecrowds” para llevar el equipamiento de los ciclistas al próximo destino. Además, Naturcleta puede recoger los ciclistas por cinco euros (ej.), pero la demanda no es alta.

f) *¿Naturcleta tiene algún convenio para llegar de manera más fácil a La Granja desde Segovia?*

No, Naturcleta piensa que coger el autobús está bien porque va con mucha frecuencia.

3. DETALLES

a) *¿La empresa tiene un convenio con la empresa “Itinerante” y/o “la Oficina de Turismo de Segovia”?*

La Oficina de Turismo de Segovia debe promocionarla. Itinerante, no.

b) *¿Por qué la empresa no hace promoción adecuada?*

Este año Naturcleta ha abierto una tienda de bicicletas, y quieren mejorar la promoción, etc. Ya lo hace en casas rurales u hoteles.

c) *¿Qué piensa Naturcleta sobre incluir su servicio en la tarjeta turística de Segovia?*

Naturcleta no lo conocía, pero es una buena idea.

d) *¿En el futuro Naturcleta tiene planes para promocionar su servicio en Segovia?*

Naturcleta quiere vender bicicletas, hacer más acuerdos, hacer relaciones, etc.

4. MÁS

No tiene sentido, hacer la ruta del Camino natural del Eresma entera porque hay problemas. Así que Naturcleta recomienda una ruta un poco diferente, y también Naturcleta hace visitas guiadas pero no hay mucha demanda.

3) Contacto por correo con la Oficina de Turismo de Friedrichshafen con la empleada Michaela Waldinger, de 30 de marzo de 2015.

Preguntas:

a) *¿Cómo se puede recibir la “Bikecard”?*

b) *¿Ya hay señales de la ruta “Bodensee-Radweg” en la estación de tren/autobús?*

- c) Hay en la ruta:
- ¿Señales con los kilómetros y el nombre de la próxima parada?
 - ¿Tiene un directorio regional?
- d) ¿La Oficina de Turismo de Friedrichshafen tiene mapas pequeños para llevar en la bicicleta?

Respuestas:

- a) Die "Bikecard" erhält man nur in Verbindung mit der Buchung von mindestens zwei Übernachtungen für zwei Personen in einem Hotel in der Stadt Friedrichshafen. Eine andere Möglichkeit die "Bikecard" zu erhalten gibt es nicht¹.
- b) Die Bodenseeradwegschilder sind Zusatzschilder, die unter den Wegschildern mit der Kilometerangabe zum nächsten Ort am Bodensee angebracht sind².
- c) Am Hafen, Stadtbusbahnhof und unterhalb des Landratsamtes finden Sie diese Schilder. Der Flughafen liegt nicht direkt am Bodenseeradwanderweg und wir sind uns nicht sicher ob das Logoschild am Flughafen ebenfalls zu finden ist. Infotafeln mit Orts- und Wegbeschreibung gibt es unseres Wissens nicht einheitlich für den Bodenseeradwanderweg³.
- d) Wir geben keine Fahrradmappen, nur eine Radkarte aus⁴.

4) Contacto por correo con la empresa "La Sepulvedana" de 27 de marzo de 2015.

Pregunta:

¿Es posible llevar bicicleta en el autobús?

Respuesta:

Es posible viajar con bicicletas, siempre que en el maletero haya disponibilidad, la bicicleta debe ir con la rueda delantera desmontada y debe envolverla. El precio adicional es de 2,60 euros.

¹ En español: Se tiene que reservar un hotel en Friedrichshafen para 2 noches.

² En español: Las señales de la ruta siempre están combinadas con las señales de la ciudad que pone los kilómetros y el nombre de la próxima parada.

³ En español: En todas las estaciones hay señales, pero no en la estación del aeropuerto porque ahí no pasa la ruta. No hay directorios regionales.

⁴ En español: No tiene mapas pequeños.

5) Folleto de Naturcleta en español e inglés.

Redescubre la bici!
A la venta en...
www.naturcletalagranja.com

eñe
¡Disfruta al máximo de la naturaleza!

sea
¡Nuestra bici eléctrica más urbana!

flex plus
Dinámica y ágil ¡Llévatela a todas partes!

info@naturcletalagranja.com
TLF. +34 609 96 51 45

¡Alquila tu bici eléctrica en...
www.naturcletalagranja.com
y redescubre la bici!

Naturcleta es un servicio de alquiler de bicicletas eléctricas por Segovia y provincia.

Tarifas de alquiler

	2h	3h	4h
Alquiler bicicleta	1,00	1,50	2,00
Alquiler casco	0,50	0,75	1,00
Seguro	0,50	0,75	1,00

34 y más...

Rutas auto-guiadas con GPS!!

info@naturcletalagranja.com
TLF. +34 609 96 51 45

Rediscover the bike!
E-bikes on sale in...
www.naturcletalagranja.com/en

eñe
Enjoy nature to the limit!

sea
Our urban electric bike!

flex plus
Dynamic & light! Take it everywhere!

info@naturcletalagranja.com
TLF. +34 609 96 51 45

Rent your electric bike in
www.naturcletalagranja.com/en
and rediscover the bike!

Naturcleta offers you electric bikes to rent in Segovia and its province.

Rental rates

	2h	3h	4h
Bicycle rental	1,00	1,50	2,00
Helmet rental	0,50	0,75	1,00
Insurance	0,50	0,75	1,00

34 and more...

auto-guided routes with GPS!!

info@naturcletalagranja.com
TLF. +34 609 96 51 45

6) Mapa en tamaño adecuado.



7) Ejemplo de “Bikecard” de Friedrichshafen.

