



Universidad de Valladolid

FACULTAD DE CIENCIAS EMPRESARIALES Y DEL TRABAJO DE
SORIA

Grado en Administración y Dirección de Empresas

TRABAJO FIN DE GRADO

EL MERCADO EUROPEO DE LA BICICLETA

Presentado por: Juan Pedro García Lucas.

Tutelado por: Pablo de Frutos Madrazo.

Soria, febrero de 2022.

CET

FACULTAD de CIENCIAS EMPRESARIALES y del TRABAJO de SORIA

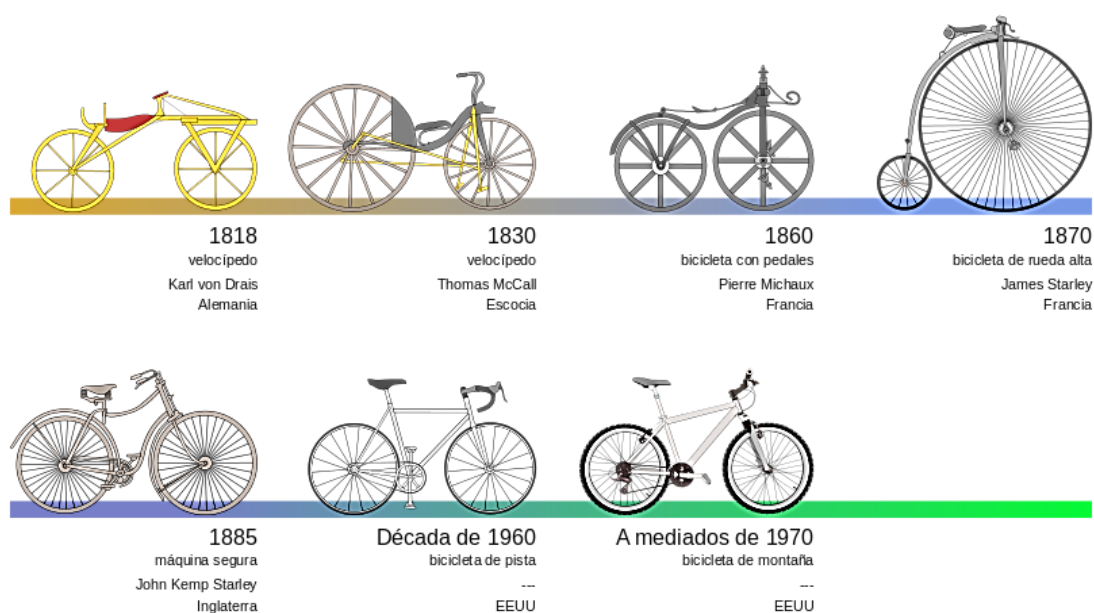
ÍNDICE.

ESTRUCTURA	Página
1.- Objetivos y Metodología.....	1
2.- Estudio de los factores influenciadores que actúan sobre el mercado de la bicicleta.....	6
2.1.- Acciones gubernamentales y europeas vinculadas con el cambio climático	6
2.2.- Estudio de mercado en Europa y España.	9
2.3.- El comercio exterior en Europa y en España en el mercado de la bicicleta.	14
2.4.- El mercado de trabajo en Europa y en España en el sector de la bicicleta.	17
2.5.- Análisis particular del sector de la bicicleta en España.	18
2.6.- Evolución del mercado.	21
2.7.- La incógnita en el precio de la bicicleta en los próximos años.	23
2.8.- El mercado de segunda mano en el sector de la bicicleta.....	25
2.9.- Impacto económico del cicloturismo en Europa.	27
3.- Conclusiones.....	31
4.- Citas Bibliográficas.....	33

1.- Objetivos y Metodología.

Para comenzar, sería conveniente realizar un breve viaje hacia el pasado para ver cómo han evolucionado las bicicletas desde su creación en 1818 por Karl von Drais, Alemania, hasta nuestros días representada en la siguiente ilustración, así como una clasificación de los tipos de bicicletas existentes.

Imagen 1: Historia de la Bicicleta.



Fuente: werbikes¹

Según el uso y el consumidor final del producto se pueden clasificar las bicicletas de la manera siguiente:

- Bicicletas de montaña.
- Bicicletas de ruta.
- Bicicletas híbridas (combinación de las dos anteriores, llamadas también de gravel o de ciclocross).
- Bicicletas urbanas.
- BMX.
- Bicicletas eléctricas. También llamadas de pedaleo asistido, pedelec o EPAC (Electronically Power Assisted Cycles).

Como se puede apreciar en la imagen anterior mucho han cambiado las bicicletas desde 1818 hasta nuestros días hecho por el cual el mercado de la bicicleta es un mercado muy dinámico en que alrededor del mismo intervienen otros sectores auxiliares que sin la intervención de éstos no habría sido posible los avances producidos, sobre todo en los últimos años en el mercado de la bicicleta.

¹ werbikes.mx/blogs/werbikes-blog/la-historia-de-la-bicicleta

El mercado de la bicicleta es un interviniente importante en la economía ya que a éste mercado se le vinculan otros como el textil, para confeccionar prendas deportivas, equipamiento del ciclista y algunos accesorios de la bicicleta que también son textiles (como las alforjas por ejemplo). También interviene el sector del metal para la fabricación de los cuadros de las bicicletas, que en la actualidad son de acero, aluminio y carbono suponiendo por consecuencia un mercado importante en dichos sectores ya que son innumerables los componentes de los que se compone una bicicleta además del cuadro, como pueden ser los platos, bielas, pedalier, cassette y así multitud de partes de la bicicleta hasta la fabricación del producto final.

A lo comentado anteriormente se podrían añadir más mercados vinculados en la producción de bicicletas y además de éste último, el de la distribución. Sector tan importante como el productivo ya que es el encargado de hacer llegar a tiendas y consumidores el producto final y que alrededor del mismo han surgido en éstos últimos años multitud de circunstancias que han hecho que se produzcan grandes demoras en las entregas de productos.

Junto a lo comentado anteriormente, el hecho de que hoy en día existan multitud de tipos de bicicletas supone que tanto el mercado de la bicicleta como los mercados intervinientes y que contribuyen a la fabricación de éstos productos están en continuo aumento para satisfacer la demanda de los consumidores, hecho por el cual las marcas productoras de bicicletas año tras año comercializan modelos “nuevos” a los que introducen pequeñas mejoras respecto al modelo anterior de bicicleta lo que hace que la I+D+I intervenga de manera importante en las grandes productoras continuamente y le creen al consumidor la necesidad de adquirir el último producto porque el suyo ya esté desfasado.

Todas estas circunstancias que rodean al mercado de la bicicleta hacen que, como se ha comentado, existan multitud de tipos de bicicletas. Como se va a exponer en el trabajo, las bicicletas eléctricas han tenido un crecimiento brutal en los últimos años debido a diferentes factores que se desarrollarán más adelante y también a que dichas bicicletas han reconvertido su uso, no sólo para el deportivo, sino otros usos como pueden ser las bicicletas de carga, empleadas por las compañías de mensajería en las grandes ciudades o como medio alternativo de transporte para la ciudadanía en los núcleos urbanos.

También hay que tener en cuenta que el mercado de la bicicleta influye sobre la economía local, en el sentido de no sólo la gran cantidad de aficionados que adquieren bicicletas, sino que cuando se organiza un evento deportivo tanto a nivel nacional o comarcal, la repercusión sobre la economía del lugar que va a tener como consecuencia de celebrarse una prueba ciclista o cicloturista es aplicable a otros sectores económicos importantes, como el sector servicios (hostelería, turismo, ocio o restauración).

A continuación, exponer los **objetivos** principales por los cuales se elabora el trabajo en los que podrían englobarse dentro de un objetivo principal, como sería, estudiar los factores que han intervenido en el mercado de la bicicleta.

Dentro de ese gran objetivo a estudiar que enmarcaría el resto de objetivos, es conveniente desgranar el mismo en diversas externalidades vinculadas como puede ser, el comportamiento de los precios en los últimos años que ha venido produciéndose en bicicletas, componentes, recambios o accesorios y los motivos por los que éstos han sufrido variaciones o se ha producido también el desabastecimiento de productos.

También es necesario estudiar el comercio internacional para sintetizar los datos que nos atañen relativos al mercado exterior (las importaciones y exportaciones vinculadas con el mercado de la bicicleta).

Importante punto de análisis será estudiar el mercado de trabajo vinculado al sector objeto de estudio así como las consecuencias positivas derivadas del cicloturismo y, con todos los datos recabados, llevar a cabo una posible predicción de dichos datos durante los próximos años según el comportamiento del mercado sobre todo en los últimos años a consecuencia de la pandemia de la Covid-19, la cual ha acelerado a ritmos forzados el crecimiento del mercado a niveles exponenciales.

De todo lo anterior se va a realizar un análisis tanto a nivel europeo como a nivel nacional para poder evaluar el impacto de dichos datos en nuestra economía.

Existen otros factores que influyen en el mercado de la bicicleta y que también forman parte del objetivo principal reseñado inicialmente, como pueden ser las propuestas y reacciones de los gobiernos los cuales se han visto en determinados casos sorprendidos por la explosión de demanda de bicicletas producida en los últimos años y sobre todo en el año 2020, los cuales, han comenzado a llevar a cabo medidas regulatorias y planes de actuación con diversas acciones tanto a nivel nacional como europeo para intentar encontrar una solución a dichos comportamientos del mercado.

También se llevará a cabo un estudio sobre el impacto que ha tenido el cambio climático en el mercado europeo de la bicicleta el cuál ha hecho que se cree un cambio de tendencia tanto con la creación de planes a nivel estatal como europeo para el fomento de la movilidad sostenible y en definitiva para la reducción de CO² así como las consecuencias que ha tenido el Covid-19 sobre dicho mercado, los cuales hacen que dicha movilidad sostenible propicie los importantes cambios sufridos en el mercado de la bicicleta y favorezca el resurgir de la economía circular experimentando un importante crecimiento debido a todas las circunstancias acaecidas en el citado mercado.

La **metodología** que se ha llevado a cabo para la elaboración del trabajo ha sido muy variada, ya que además de recabar importantes datos de informes elaborados por Entidades vinculadas con el mercado de la bicicleta ha sido necesario recurrir a numerosos estudios y revistas especializadas del sector para obtener información actual, casi hasta la fecha, ya que el mercado objeto de estudio está sufriendo continuos cambios en factores que intervienen en el mismo.

Para ello se ha recabado información relativa a estudios de mercado realizados por: CONEBI (2020), entidad que se compone de 15 asociaciones nacionales de la industria de la bicicleta incluida AMBE (2021), Asociación de Marcas y Bicicletas de España, que se han unido en la firma de un compromiso de toda la industria para evitar la manipulación de las bicicletas, junto a otra Entidad de carácter europeo como la Federación Europea de Ciclistas (ECF).

Además, comentar que al secretario general de AMBE España, Jesús Freire, se le realizó a iniciativa propia una entrevista con objeto de la elaboración del presente trabajo el cual pudo analizar de primera mano la situación actual del mercado de la bicicleta y el actual contexto del mismo tanto en Europa como en España. En dicha entrevista Jesús Freire explicó qué es AMBE y la finalidad de la asociación así como los proyectos en los que actualmente están inmersos. También realizó un breve análisis sobre la evolución del sector de la bicicleta en los últimos años y también tuvo la ocasión de exponer, en términos generales, otros temas tan importantes como el papel que puede tener España en el citado sector; los motivos por los que se ha experimentado un gran crecimiento en éste sector; las causas del desabastecimiento a consecuencia de la Covid-19 o qué acciones se esperan de los gobiernos que puedan influir sobre el mercado de la bicicleta en los próximos años. Además realizó una valoración sobre la situación actual de España en el sector de la bicicleta y una breve exposición del estudio realizado por dicha asociación.

Junto a CONEBI también se ha recabado información de otra entidad de carácter europeo, ECF (European Cyclists Federation). (2018 y 2020).

Además de lo anterior, indicar que también se ha recabado información de organismos europeos y nacionales, como la Comisión Europea (2020 y 2021), del Ministerio de Acción Climática, Medio Ambiente, Energía y Movilidad, Innovación y tecnología de Austria (2021) así como del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana de España (2021).

Por otro lado para obtener datos actuales y cercanos al mercado objeto de estudio ha sido necesario, como ya se comentaba, acudir a artículos de diversas revistas especializadas en la materia como pueden ser Werbikes, 2Playbook, Palco23, Pinkbike o nuevamovilidad.com, haciendo reseñas sobre dichos artículos como notas al pie a lo largo del trabajo. También se ha obtenido información de algunos artículos recabados de diarios digitales como el economista.es y diariosur.es, referenciándose mediante notas al pie a lo largo del trabajo de la misma forma que los citados artículos mencionados anteriormente.

En relación mercado de segunda mano se ha podido recabar información por parte de la empresa española más importante en éste segmento de mercado, Tuvalum (2021).

Para el análisis de la evolución que puede sufrir el mercado de la bicicleta en los próximos años se han recabado informes de la mano de las entidades antes mencionadas; ECF y CONEBI.

Existe un informe sobre el impacto del cicloturismo en Europa del que se ha obtenido información muy valiosa para la confección del trabajo el cual ha sido elaborado Emili Mató i Palós y Xandra Troyano (2014) del cual se han obtenido datos más tangibles y cercanos sobre la repercusión del cicloturismo en la economía.

2.- Estudio de los factores influenciadores que actúan sobre el mercado de la bicicleta.

2.1.- Acciones gubernamentales y europeas vinculadas con el cambio climático.

Como uno de los factores que han tenido gran influencia en el mercado europeo de la bicicleta tanto en los últimos años como en la actualidad ha sido el cambio climático, el cual ha favorecido que se fomente la movilidad sostenible para reducir los gases contaminantes propiciando, entre otros medios de transporte, a que se incremente de manera exponencial en éstos últimos años la venta de bicicletas.

También hay que tener en cuenta la pandemia producida por el Covid-19, que aunque dichos cambios en la movilidad se venían produciendo, la pandemia ha propiciado que se lleve a cabo un incremento exponencial en un solo año de la demanda de bicicletas como se desarrollará más adelante.

Al igual que el cambio climático, la modificación del comportamiento de los consumidores en los últimos años ha producido que se incremente la venta de bicicletas en los últimos años, tanto en Europa como en España.

Ambos factores mencionados anteriormente han tenido una gran repercusión tanto en el medio ambiente como en la economía según un estudio realizado sobre la recopilación de datos y el análisis de la infraestructura y el uso de modos activos en Europa que se detalla en la tabla adjunta según ECF (2018).

Tabla 1: Comparativa sobre los beneficios obtenidos por el aumento de la movilidad en bicicleta

BENEFICIO	VALOR ESTIMADO (Miles de Millones de €)
Ahorro de emisiones de CO ²	0,6-5,6
Reducción de la contaminación de aire	0,435
Reducción de la contaminación acústica	0,3
Ahorro de combustible	4
Vidas más largas y saludables	73
Menos bajas por enfermedad en el lugar de trabajo	5
Mercado de bicicletas	13,2
Cicloturismo	44
Alivio de la congestión vial	6,8
Ahorro en costos de construcción y mantenimiento de infraestructura vial para vehículos motorizados	2,9
BENEFICIOS ANUALES TOTALES	150-155 MIL MILLONES DE €

Fuente: ECF (2018).

La clasificación sistemática de los beneficios del ciclismo se basa en la “Agenda de Movilidad Activa”, que nos ha ayudado a identificar nueve “temas Clave” donde los beneficios del ciclismo se vuelven tangibles.

Como se muestra en la anterior tabla, estos temas clave se basan en las tres dimensiones del desarrollo sostenible: el medio ambiente, la economía y los asuntos sociales. El cálculo de los beneficios se basa en una distancia anual en bicicleta de 146.000 millones de kilómetros para la UE-28, según lo estimado en un estudio sobre datos de modos activos realizado para la Comisión Europea comentado anteriormente.

Para continuar, pasamos a desarrollar diferentes planes y estrategias gubernamentales y europeas vinculadas con el fomento de medios de transporte relacionados con la movilidad sostenible centrándonos, como no podía ser de otro modo, en la bicicleta, para lo que realizaremos una pequeña síntesis de cada uno de ellos y de los aspectos relacionados con el TFG.

El Pacto Verde Europeo: Se trata de un programa creado en julio de 2021 por la Comisión Europea en el que existen una serie de propuestas para adaptar las políticas de la UE en materia de clima, energía, transporte y fiscalidad con el fin de reducir las emisiones netas de gases de efecto invernadero en al menos un 55 % de aquí a 2030 con el fin de que Europa se convierta en el primer continente climáticamente neutro del mundo de aquí a 2050 y se materialice el Pacto Verde Europeo.

Estas propuestas pretenden que todos los sectores de la economía de la UE estén a punto para aceptar este reto. El Pacto Verde Europeo estableció el plan rector de este cambio transformador el cual creará nuevas oportunidades de innovación, de inversión y empleo y además: reducirá las emisiones, creará empleo y crecimiento, hará frente a la pobreza energética, reducirá la dependencia energética respecto del exterior, mejorará la salud y el bienestar.

Con el cambio a un transporte ecológico, se crearán empresas líderes a escala mundial capaces de abastecer un mercado en crecimiento en todo el mundo. Al colaborar con los socios internacionales de la UE, se logrará reducir conjuntamente las emisiones del transporte marítimo y de la aviación en todo el mundo.

Según establece la Comisión Europea en diciembre de 2020 sobre la **Estrategia de Movilidad Sostenible e Inteligente** que comunicó al Parlamento Europeo, al Consejo, al Comité Económico y Social y al Comité de las Regiones (todos éstos son órganos pertenecientes a la UE), en su punto 30 se hace mención a los cambios en los patrones de movilidad y comportamiento de los consumidores los cuales han sido reforzados por la COVID-19.

También en su punto 31 se hace mención a las políticas que se llevarán a cabo para transformar el sector del transporte de manera que se fomente la movilidad inteligente y sostenible, hechos que tendrán gran repercusión sobre el mercado europeo de la bicicleta, el empleo y la economía relacionada con éste sector.

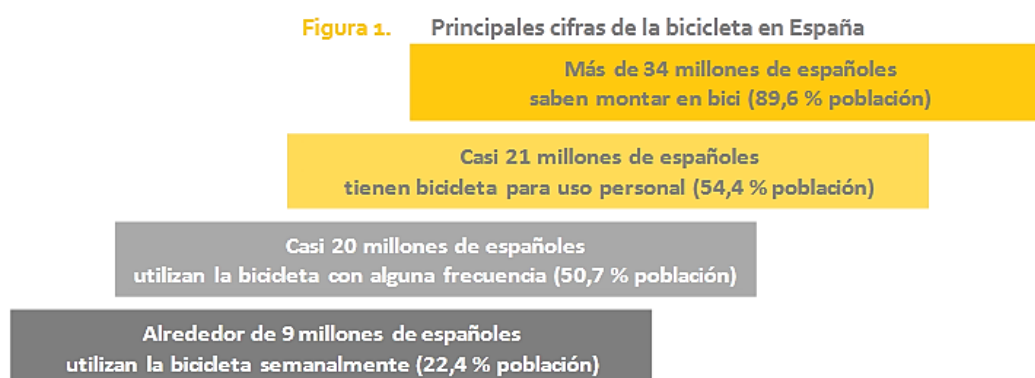
Plan Director Paneuropeo Para el Fomento de la Bicicleta elaborado por el Ministerio de Acción Climática, Medio Ambiente, Energía y Movilidad, Innovación y tecnología de Austria (2021), en el que se pretende principalmente la promoción del ciclismo para una movilidad activa y sostenible buena para la salud y para la recuperación económica tras la pandemia y la creación de empleos verdes vinculados con dicha actividad.

Los objetivos principales que se persiguen en el citado Plan son: estimular la creación de empleo, ya que se estima que en la región Paneuropea 750.000 puestos de trabajo están relacionados con el ciclismo y promover un sistema de transporte eficiente, saludable y seguro.

En el citado Plan Director de entre lo más destacado y relevante vinculado con el estudio del TFG se hace un cálculo acerca de los beneficios actuales relacionados con el fomento de la bicicleta, cuantificados en 130.000 millones de € al año los cuales ascenderían a más de 260.000 millones de € si se duplicara el nivel de ciclismo en la región.

Estrategia Estatal Sobre la Bicicleta, del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana de España (Junio de 2021). Según el mencionado informe elaborado por el gobierno de España se desprenden algunos datos muy interesantes y dignos de mención en el TFG objeto de estudio ya que ofrece datos tan relevantes como los siguientes que aparecen en la imagen adjunta.

Imagen 2: El uso de la bicicleta entre los españoles



Fuente: Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (2021).

Además, según AMBE, en su informe de 2021, indica que ha habido un incremento de 1,5 millones de bicis vendidas en 2020 respecto a 2019, el volumen de ventas se incrementó un 40 % respecto el año anterior, hay 700.000 nuevos usuarios de bicicletas y se ha disminuido considerablemente la brecha de género ya que un 40% de los usuarios son mujeres.

A modo de resumen y de los aspectos principales relacionados con el estudio del TFG, en la mencionada Estrategia, en su área de estudio 9

habla acerca de las oportunidades y cadenas de valor de la bicicleta para lo que establece los siguientes objetivos para el fomento de la bicicleta:

- Desarrollar el sector empresarial en torno a la bicicleta como estratégico para la economía.
- Modernizar y profesionalizar el tejido empresarial en torno a la bicicleta, y adoptar estándares de calidad.
- Adoptar medidas amables con la bicicleta en los comercios, especialmente en los de proximidad.
- Reforzar la colaboración entre empresas y las Administraciones Públicas en el desarrollo del sector empresarial relacionado con la bicicleta.
- Fomentar la cooperación y la acción conjunta de los pequeños comercios del sector de la bicicleta.
- Desarrollar el sector de la ciclogística, como solución sostenible a la distribución urbana de “última milla”.
- Profesionalizar, normalizar e integrar la ciclogística en los sistemas urbanos de distribución de mercancías.

2.2.- Estudio de mercado en Europa y España.

Para comenzar dicho estudio es importante analizar el volumen de ventas y producción de bicicletas en Europa y en España.

Según CONEBI (2020), en torno a 20 millones de bicicletas y e-bikes (llamadas EPAC) se venden anualmente en Europa, de las cuales 13 millones se producen en la Unión Europea generando directa e indirectamente más de 120.000 puestos de trabajo y creando más de 900 pymes.

Respecto a la venta de bicicletas y EPAC en la Unión Europea (incluyendo Reino Unido) en los últimos 20 años, las ventas se han mantenido más o menos estables entorno a los 20 millones de bicicletas que comentábamos anteriormente. Dicha evolución se puede apreciar en la tabla número 2.

De dicho análisis, se puede apreciar que entre los años 2002 y 2003 hubo un incremento de un 13 % en la venta de bicicletas llegando a los 20 millones, incrementándose año tras año hasta 2007 llegando a más de 21 millones de unidades, perdiéndose dicho incremento tras el inicio de la crisis económica a partir de 2009. A partir de ese momento se mantuvieron las ventas entre los 19 y 20 millones. Respecto al año 2020, aunque no figura en el gráfico, indicar que se ha alcanzado la cifra de 21 millones produciéndose un fuerte incremento en gran medida a causa de la Covid-19.

Respecto a la **producción** de bicicletas en la Unión Europea, como comentábamos inicialmente, actualmente se producen más de 13 millones de bicicletas en los que, al igual que el volumen de ventas, la producción también decreció significativamente coincidiendo con los años de la crisis económica ya que entre los años 2008 y 2009 se produjo un decrecimiento de un millón de unidades (pasando de 13,2 a 12,2 millones de unidades

producidas) produciéndose un repunte muy significativo en el año 2015 llegando a superar los 13 millones, nivel que aunque en los años posteriores disminuyó casi un 4% a partir de 2019 se logró alcanzar casi los 14 millones de unidades producidas.

Dichos datos pueden apreciarse en la tabla número 3.

Tabla 2: Ventas de bicicletas y bicicletas eléctricas en Europa

Year	Bicycle and EPAC Sales (x 1,000)	Evolution year/year-1 (%)
2000	18.945	
2001	17.745	-6,33
2002	17.840	0,54
2003	20.206	13,26
2004	20.322	0,57
2005	20.912	2,90
2006	21.033	0,58
2007	21.344	1,48
2008	20.206	-5,33
2009	19.582	-3,09
2010	20.431	4,34
2011	20.039	-1,92
2012	19.719	-1,60
2013	19.780	0,31
2014	20.340	2,83
2015	20.633	1,44
2016	19.654	-4,74
2017	19.085	-2,89
2018	20.260	6,20
2019	19.803	-2,30

Fuente: CONEBI (2020)

El aumento tan significativo que se ha producido en éstos últimos años en Europa respecto al volumen de ventas y de producción de bicicletas ha venido motivado por el enorme aumento que se ha producido en éste aspecto respecto a las bicicletas eléctricas las cuales sin duda han propiciado que se lleve a cabo dichos niveles antes comentados.

Dicho cambio viene propiciado a que en los últimos años las e-bikes se vienen utilizando de manera muy polivalente por la población, bien para realizar deporte o como medio de transporte y distribución sostenible, a causa de lo que comentábamos al comienzo del trabajo, con la gran influencia que ejerce el cambio climático sobre nuestras vidas y el cual ha hecho que por parte tanto de los Gobiernos como de la población se lleve a cabo un cambio de conducta para, en definitiva, reducir las emisiones de CO² y otros gases contaminantes.

Cabe analizar, por tanto, los datos vinculados con la e-bikes (EPAC) en estos últimos años.

Tabla 3: Producción de bicicletas y epac en Europa

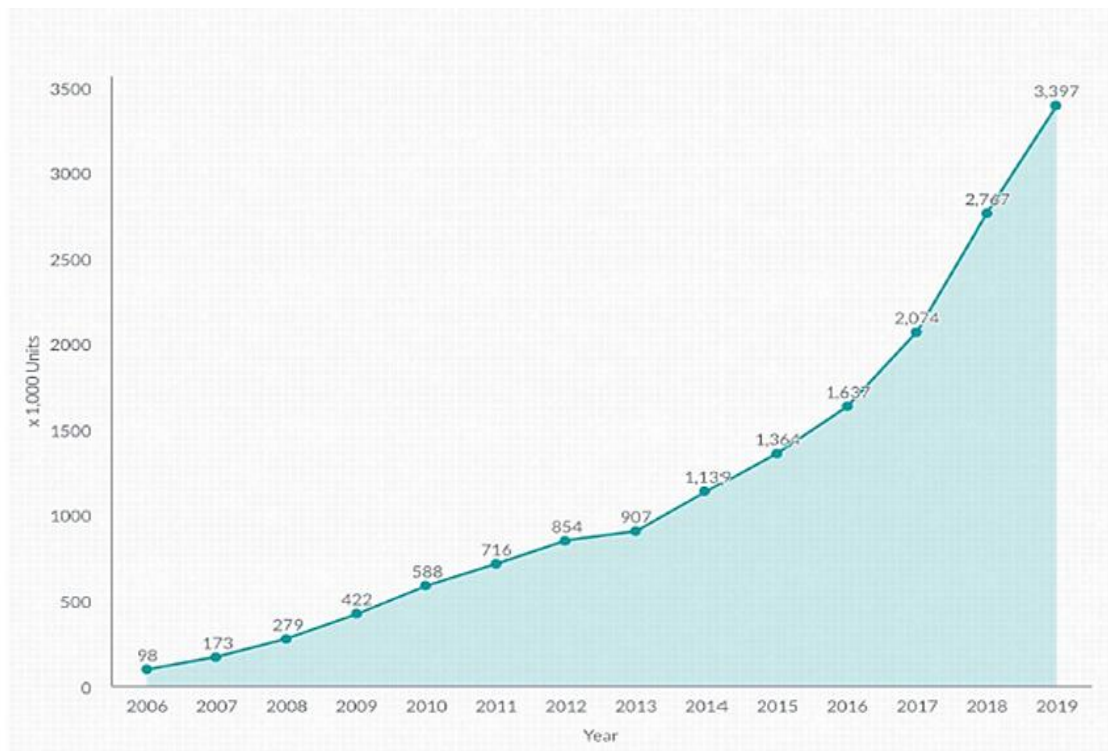
Year	Bicycle and EPAC Production (x 1,000)	Evolution year/year-1 (%)
2000	14.531	
2001	13.009	-10,47
2002	12.272	-5,67
2003	12.828	4,53
2004	13.232	3,15
2005	13.218	-0,11
2006	13.320	0,77
2007	13.086	-1,76
2008	13.246	1,22
2009	12.178	-8,06
2010	12.241	0,52
2011	11.758	-3,95
2012	11.537	-1,88
2013	11.360	-1,53
2014	11.939	5,10
2015	13.152	10,16
2016	12.666	-3,70
2017	12.180	-3,83
2018	12.266	0,70
2019	13.606	10,93

Fuente: CONEBI (2020)

Respecto al volumen de **ventas**, cabe comentar que la tendencia alcista comienza a partir del año 2013, donde se vendieron 907 mil unidades, produciéndose un incremento de más de un 25 % en el ejercicio 2014 respecto al 2013 llegándose a alcanzar 1.139.000 unidades sin dejar de crecer de manera vertiginosa año tras año hasta los 3.397.000 millones de unidades vendidas en el año 2019. En el año 2020, aunque no figura en el gráfico número 1, según información de Palco23², se llegaron a vender en Europa 4,5 millones de unidades de e-bikes, suponiendo de éste modo un incremento de un 50 % respecto el año 2019.

² <https://www.palco23.com/equipamiento/la-venta-de-bicicletas-se-dispara-un-40-en-europa-hasta-18300-millones-de-euros>

Gráfico 1: Ventas de e-bikes en Europa

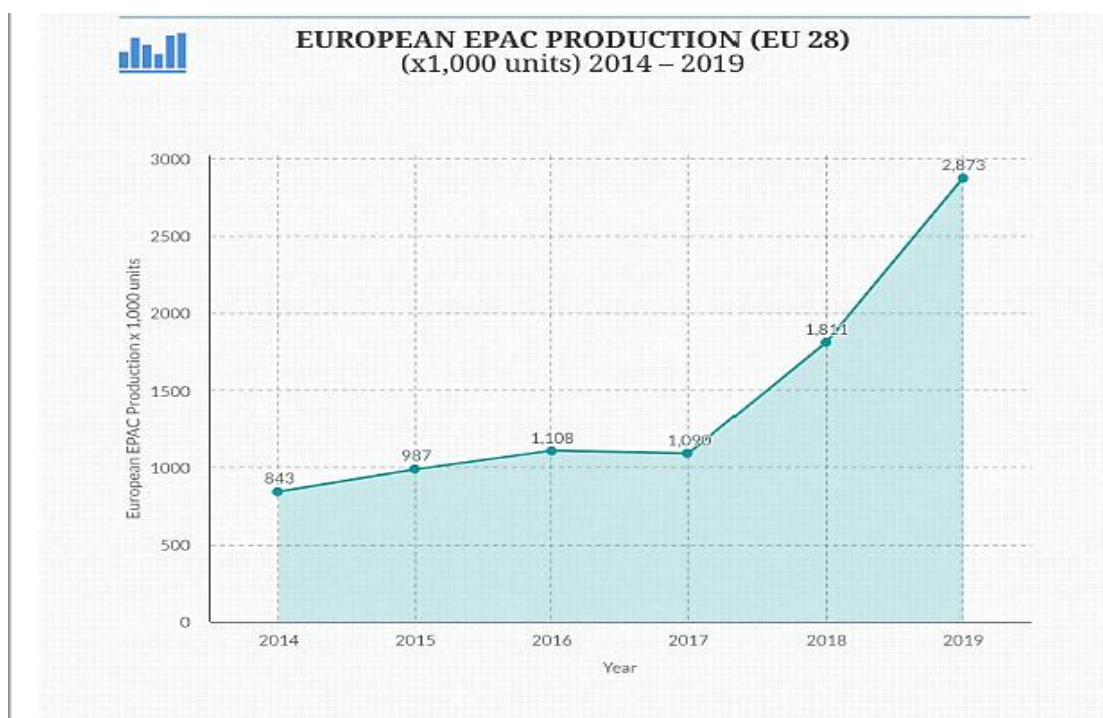


Fuente. CONEBI (2020).

En cuanto a la **producción** de e-bikes, cabe analizar que, si bien las ventas de éste tipo de bicicletas comenzaron a aumentar de manera importante a partir de los años 2014-2015, la producción comenzó a tener aumentos significativos en Europa a partir del año 2018 en donde se produjeron más de 1.800.000 unidades de éste tipo de bicicletas suponiendo así un incremento de más de un 66 % respecto el ejercicio anterior como se puede apreciar en gráfico número 2.

Continuando dentro del análisis de la producción de bicicletas y componentes en Europa resulta muy interesante realizar una comparativa en éste sentido respecto de varios países de Europa. En la tabla número 4 se realiza un ranking de países europeos en función de los repuestos y accesorios de la bicicleta que producen, con datos de 2019, dónde se observa que el gran productor de Europa en éste tipo de artículos es Italia, representando algo más del 25% de componentes producidos de toda la Unión Europea. Tras éste, se encuentran países como Alemania, Rumania y Francia, representando entre todos esos países en torno al 50 % de la producción. Muy por debajo se encuentran países como España cuyo aporte productivo es algo menos significativo a nivel europeo.

Gráfico 2: Producción de e-bikes en Europa



Fuente. CONEBI (2020).

Tabla 4: Ranking producción de repuestos y accesorios en Europa

Country	Italy	Romania	Germany	France	Hungary	Portugal	Czech Republic	Netherlands	Finland
P&A Production (K€)	510.000	310.000	306.000	250.000	150.000	104.285	90.000	85.000	50.000
Country Share %	25,47%	15,48%	15,29%	12,49%	7,49%	5,21%	4,50%	4,25%	2,50%

Country	Belgium	Great Britain	Poland	Spain	Bulgaria	Slovenia	Slovakia	Lithuania	EU 28	Turkey
P&A Production (K€)	35.000	34.500	30.000	25.500	11.531	9.000	1.000	124	2.001.940	19.750
Country Share %	1,75%	1,72%	1,50%	1,27%	0,58%	0,45%	0,05%	0,01%		

Fuente. CONEBI (2020).

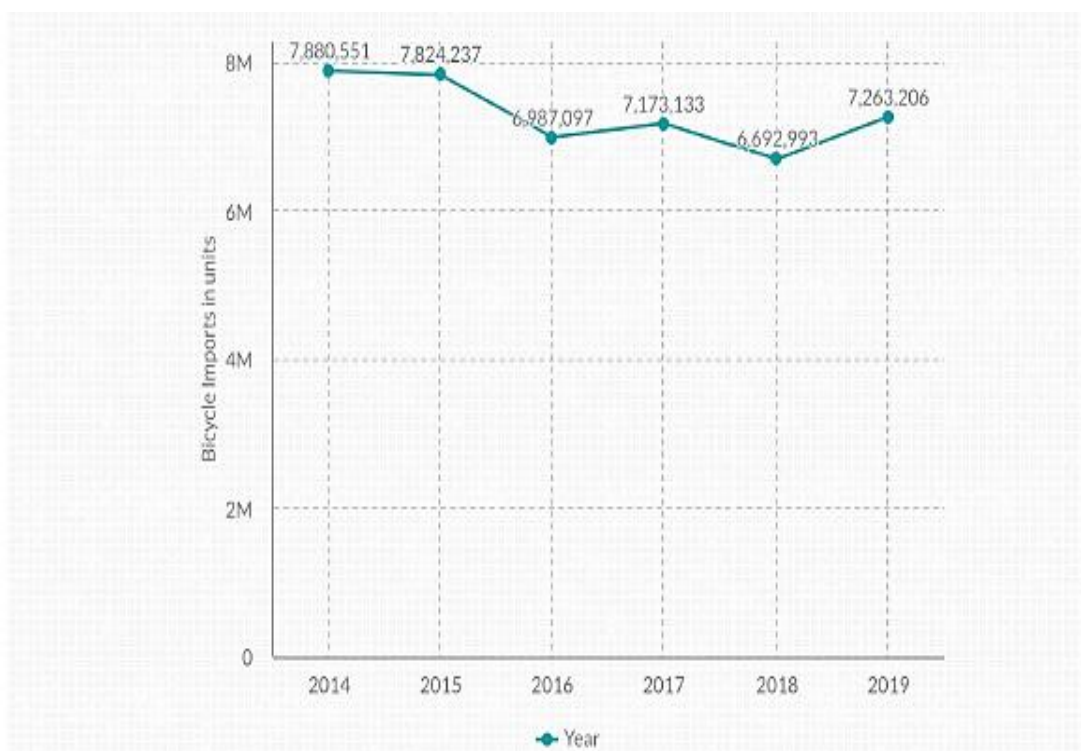
2.3.- El comercio exterior en Europa y en España en el mercado de la bicicleta.

Pasando a otro aspecto importante para analizar, como es el relativo al mercado exterior (**importaciones y exportaciones**) de bicicletas y demás componentes de la bicicleta respecto otros países de fuera de la Unión Europea, se puede así tener una visión global de la trascendencia del mercado español fuera de nuestras fronteras así como cuáles son los principales países proveedores de productos a nuestro país para entender las posibles consecuencias que podrían acaecer en caso de una crisis económica, de suministros, de distribución o sanitaria.

Dichos datos vienen recogidos en el gráfico número 3 y en la tabla número 5, dónde en el primero de ellos se recogen el número de importaciones de bicicletas que se realizan a Europa dónde se llevan a cabo más de 7 millones de unidades siendo dicha tendencia ascendente desde 2018.

Después de saber los millones de bicicletas que se importan a los países de Europa es muy interesante conocer cuáles son los principales países suministradores de bicicletas y componentes a nuestro país. Dichos países proceden en su mayoría del mercado asiático, ya que es éste donde se concentra una gran parte de la producción mundial de bicicletas y componentes existiendo en éste sentido una gran dependencia por parte de Europa respecto de dicho continente y pudiendo así entender un poco más los problemas de desabastecimiento que podrían producirse al depender en cierto modo de éstos países.

Gráfico 3: Importaciones de bicicletas a Europa



Fuente. CONEBI (2020).

Tabla 5: Principales países importadores a la Unión Europea

	Cambodia	Taiwan	China	Philippines	Bangladesh	Sri Lanka	Indonesia
2014	1.213.478	1.935.896	518.662	914.961	668.508	397.975	171.717
2015	1.387.435	1.977.789	623.744	860.523	747.881	383.506	164.696
2016	1.316.421	1.656.670	490.718	684.210	734.400	327.966	213.153
2017	1.416.640	1.509.324	715.219	835.862	816.149	285.774	183.168
2018	1.518.518	1.070.656	830.227	743.504	708.831	288.633	218.953
2019	1.510.612	979.035	943.809	840.111	782.084	436.100	363.137

	Tunisia	Turkey	India	Thailand	Vietnam	Others	TOTAL
2014	426.975	350.636	204.182	691.763	120.843	264.955	7.880.551
2015	427.862	349.986	201.141	471.669	99.513	128.492	7.824.237
2016	431.543	265.607	288.147	419.216	86.837	72.209	6.987.097
2017	401.003	180.641	309.686	341.605	75.634	102.428	7.173.133
2018	320.803	237.676	259.710	310.340	99.530	125.612	6.692.993
2019	336.645	303.358	292.000	284.002	58.711	133.602	7.263.206

Fuente: CONEBI (2020).

Respecto a las **exportaciones en Europa**, en el año 2019 China exportó 2.880 Millones de dólares en bicicletas, mientras que Taiwán alcanzó los 1.365 millones.

A causa de la pandemia, la bicicleta se ha convertido en el medio de transporte más seguro para moverse y evitar contagios, según ha señalado la Organización Mundial de la Salud (OMS).

El auge de esta tendencia podría beneficiar a China (US\$2.880 millones), Taiwán (US\$1.365 millones) y los Países Bajos (US\$801 millones), ya que son los principales exportadores de bicicletas a nivel mundial. Estas tres naciones aglutinan el 56,7% del mercado de las bicicletas, con una participación de 32,4%, 15,3% y 9%, respectivamente.

Otro de los países que se destacan en el ranking de los más vendedores son Alemania con 7,4% de participación de mercado, Camboya con 5,4%, Portugal con 3%, Italia con 3%, Bélgica con 2,6%, Polonia con 2% y Reino Unido con 1,5%, según los datos publicados por Statista.³

Estos números son una muestra de que el sector de bicicletas adquiere cada vez más relevancia en la economía. Las personas utilizan las bicicletas no solamente como instrumento para hacer deporte, sino como medio de transporte.

³ <https://es.statista.com/estadisticas/1070351/volumen-de-exportacion-de-bicicletas-ue/>

Según Palco23⁴, respecto a las **importaciones y exportaciones en España**, a la vista de los datos obtenidos en 2020 y a lo largo de 2021, el valor de las importaciones en el primer trimestre de 2021 se situó en 95,6 millones de euros, lo que supone un aumento del 43,3% respecto al primer trimestre de 2020 y del 22,2% respecto al primer trimestre de 2019, un año antes de inicio de la pandemia.

Las importaciones de bicicletas en España se han situado en 95,6 millones de euros en el primer trimestre del año 2021.

Portugal es, actualmente, el mayor proveedor de bicicletas de España, con 33,4 millones en el primer trimestre de 2021, un 19,8% más que el año anterior. Sin embargo, los países que más han capitalizado el aumento de la demanda en el arranque del año han sido China, Francia y Austria, aunque con un peso mucho menor que Portugal.

Las importaciones a China se triplicaron en el primer trimestre de 2021 respecto a 2020.

Por su parte, las compras a Austria aumentaron, pasando de 201.000 euros en el primer trimestre de 2020 a superar los dos millones en el mismo periodo de este año. En el caso de Francia, las importaciones se duplicaron hasta 3,4 millones de euros.

Tras Portugal, Taiwán, Alemania, China e Italia completan los 5 mayores proveedores de bicicletas de España en el primer trimestre de 2021, todos ellos con incrementos significativos.

Respecto a las exportaciones de bicicletas han sufrido una evolución similar a las importaciones. En los meses de enero, febrero y marzo de 2021 se situaron en 15 millones de euros, 23 millones de euros y 31 millones de euros, respectivamente. En comparación con el principio de año de 2020, las exportaciones de bicicletas han aumentado un 44%, hasta los 70,5 millones de euros.

Francia es el mayor cliente exterior de bicicletas de España. Las exportaciones al país se situaron en 22 millones de euros en los tres primeros meses del año, un 35,9% más que en el mismo periodo del año anterior.

Sin embargo, el mayor crecimiento lo registró Reino Unido. Pese al Brexit, España exportó bicicletas al país por valor de 6,1 millones de euros en el primer trimestre, frente a los escasos 1,5 millones del año anterior.

De esta forma, el país se posiciona como el tercer mayor destino de las exportaciones españolas de bicicletas, sólo por detrás de Francia y Alemania. También registraron fuertes incrementos Portugal (un 61,8%), Italia (un 75,8%) y Estados Unidos, (con un 75,1%).

En el conjunto del primer trimestre de 2021 España ha vendido bicicletas al extranjero por un valor total de 70,5 millones de euros, la cantidad más

⁴ <https://www.palco23.com/entorno/la-bici-mantiene-el-tiron-en-2021-y-las-importaciones-escalan-un-43-hasta-marzo>

elevada de los últimos cinco años. Las exportaciones más bajas las encontramos en el primer trimestre de 2016, cuando el país español vendió bicicletas por valor de 31 millones de euros, un 127% menos respecto a las ventas cosechadas en 2021.

2.4.- El mercado de trabajo Europa y en España en el sector de la bicicleta.

Como ya se ha estudiado en el trabajo, la industria de la bicicleta en Europa va adquiriendo cada vez más importancia ya que año tras año tanto la venta como la producción de bicicletas y e-bikes así como elementos accesorios de éstas va en aumento, lo que repercute necesariamente de manera directa en aspectos de la economía tan importantes como es el **empleo**, aumentando la creación de puestos de trabajo como empresas y Pymes relacionadas con el sector.

Dicho aumento en la creación de empresas relacionadas con el sector hará, con el tiempo, que los países disminuyan las exportaciones de éste tipo de productos y puedan satisfacer la demanda interna y evitar así problemas de suministro o desabastecimiento al depender en gran medida del mercado exterior y podría suponer también un abaratamiento de costes y por consecuencia, una disminución de precios de las bicicletas vendidas en España. Situación que actualmente no es así ya que no se dan las condiciones mencionadas anteriormente.

En la actualidad, Alemania y Portugal son los países Europeos que generan más puestos de trabajo al año con 14.000 y 12.000 puestos respectivamente.

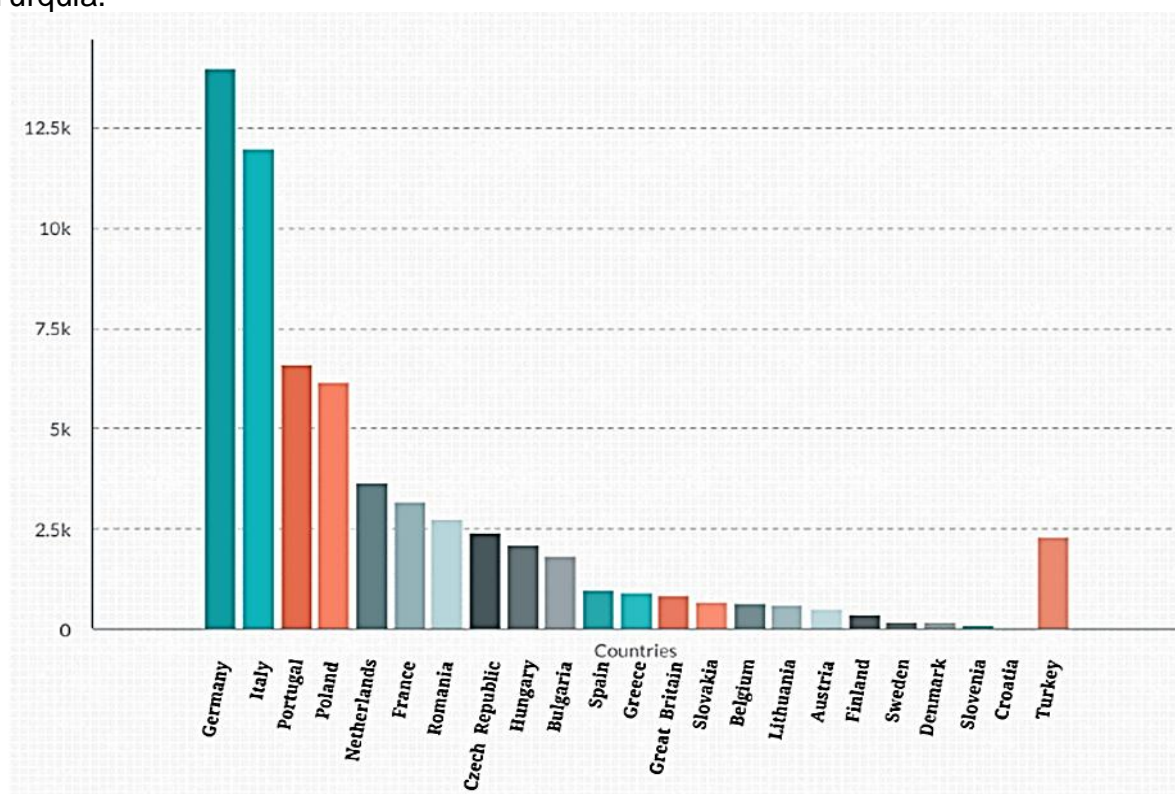
Muy por debajo de ésta cifra se encuentran países como Portugal y Polonia con unos 6.000 puestos de trabajo cada uno y después, sorprendentemente, Holanda, un país con una cultura cicloturista muy arraigada en la que éste sector, al contrario de lo que podíamos suponer, generó en el año 2019 3.650 puestos de trabajo, algo bastante sorprendente ya que Holanda es el primer país del mundo con más bicicletas por habitante (1,3) seguido de Dinamarca (0,8) y Japón (0,6).

A la vista de dichos datos cuesta creer los empleos creados en 2019 en Holanda vinculados al sector de la bicicleta.

Respecto al cicloturismo, según ECF (2020) hay un número estimado de 2.300 millones de viajes de cicloturismo al año en la UE, que representan un valor económico total de 44.000 millones de €. El cicloturismo está vinculado a 525.000 puestos de trabajo en la UE. En comparación, la industria del turismo de cruceros representó un valor económico de 38.000 millones de € y 326.000 puestos de trabajo en 2012. Dichos datos puestos en relación con el cicloturismo, se aprecia la importancia tan significativa que éste representa para la economía.

En el gráfico número 4, figura el ranking de países europeos más Turquía en 2019 según los empleos indicados anteriormente.

Gráfico 4: Empleos en la industria de la bicicleta y accesorias en Europa y Turquía.



Fuente. CONEBI (2020).

Centrándonos un poco más en España, según el informe de AMBE (2021), se pueden exponer los siguientes datos relativos al empleo: el sector de la bicicleta representa un 27,23% sobre el total del sector de artículos deportivos con un total de 22.572 empleados, comprendiendo dicho sector en total 82.907 trabajadores, en las empresas proveedoras del sector de la bicicleta hay 9.018 trabajadores lo que representa una plantilla media de 26,60 empleados por cada una de las 339 empresas existentes y en los comercios minoristas o puntos de venta hay 13.554 trabajadores lo que supone una plantilla media de 4,39 empleados por tienda.

En resumen, el empleo en España se mantiene estable (+0,02%) ya que el comercio especialista incrementa su plantilla de forma importante (+610 trabajadores), compensando la caída de empleo en los proveedores, motivada, principalmente, por la mortalidad de empresas (-31 compañías) y por la reducción del tamaño medio de las plantillas de estas. Actualmente el mecánico de bicicletas es la figura más buscada del mercado.

2.5.- Análisis particular del sector de la bicicleta en España.

Continuando con el análisis en España, conviene estudiar el volumen de ventas y producción dentro de éste ámbito. Según AMBE (2021) las ventas del sector de artículos deportivos alcanzó en 2020 los 7.746 millones de ventas, el 1,52% más que el año anterior. De esta cifra, 2.607 millones de euros pertenecen a las ventas del mercado del ciclismo, el mayor porcentaje

(33,66%) entre todas las disciplinas deportivas, por encima de deportes tan mediáticos y populares como el fútbol.

En dicho año, en España, el mercado ha obtenido un crecimiento en volumen de negocio espectacular (+39,39%) y cabe destacar también el gran incremento de ventas en unidades (+24,10%), son las cifras más altas desde que se tienen datos.

Volumen de ventas de bicicletas por modalidad y precio medio.

Total 2020: Precio medio 856€. (+ 21,7%). 1.565.233 Uds. (+24,1%).

Tabla 6: Precio medio por tipo de bicicleta y unidades vendidas

TIPO BICICLETA	DE	PRECIO MEDIO	UDS. VENDIDAS	CUOTA UDS.
Montaña		738 €. +10,3 %	607.196. +27,7%	38,8 %
Carretera		1934 €. + 9,1%	105.776. +46,3%	6,8 %
Urbana		291 €. +2,3%	135.962. +46,4%	8,7 %
Niños		169 €. +14,5%	503.664. +5,4%	32,2 %
Eléctrica		2648 €. +10,2%	212.635. +48,9%	13,6 %

Fuente. AMBE (2021).

De la anterior tabla, se puede observar que en 2020, las bicicletas de montaña fueron las más vendidas, seguidas de las bicicletas para niños representando ambas el 70% de unidades vendidas en España-

No obstante, cabe destacar el espectacular aumento que ha experimentado la venta de bicicletas de carretera, urbanas y eléctricas, con incrementos de un 46% en los dos primeros casos y un 48,9% para el último.

Dichos datos se deben a, como venimos comentando continuamente durante el desarrollo del TFG, al cambio de tendencia que se está experimentando a nivel mundial como consecuencia del incentivo por parte de todos los gobiernos al fomento de la movilidad sostenible, si bien, dicho incremento ha experimentado una fuerte subida a consecuencia de la pandemia de la Covid-19 aunque, como ya se ha indicado, se van a llevar a cabo por parte tanto de la Comisión Europea como de gran parte de países del mundo planes para la reducción de gases y frenar, en la medida de lo posible, el cambio climático que viene sufriendo nuestro planeta.

Dicha circunstancia, no puede ser ajena para España como se demuestra con el fuerte incremento de los tres últimos tipos de bicicletas comentados ya que los mismos, además de para hacer deporte se utilizan en una gran parte para la movilidad urbana.

Además de la venta de bicicletas, el sector está compuesto también por accesorios y componentes para la bicicleta y para el ciclista, de este modo, se ha llevado a cabo un desglose de las ventas según las principales

características del producto como por ejemplo el calzado, el textil, el equipamiento para el ciclista o herramientas.

Las bicicletas completas han representado en el pasado 2020 en España un 45,03% del total de las ventas, sigue siendo la categoría reina del mercado sell-in (ventas a intermediarios o minoristas) Le siguen los componentes para la bicicleta, que concentran el 30,63% del valor total. Muy buen año de textil pasando del 8,41% del volumen sell-in en 2019 al 9,25 % son la tercera categoría, seguida por los cascos con un 4,33% y por encima del calzado que obtiene un 3,97%.

El sector de la bicicleta se ha definido, tradicionalmente, como aquel que abarca todos los ámbitos empresariales relacionados con la fabricación, la distribución y la comercialización de productos para la bicicleta, tanto como medio de transporte como forma de ocio, turismo y deporte.

Teniendo en cuenta los participantes en el sector, indicar que en España han operado en 2020 2.981 tiendas de venta, reparación o alquiler de bicicletas, suponiendo un incremento del 1,02 % respecto a 2019.

En el mercado español participaron en el año 2020 1.242 marcas de las que 245 eran nacionales.

Según la procedencia de las mismas éstas procedían de Europa (67,55%), América (21,01%), Asia (10,39%) y un 1,05 % para el resto.

De dichas marcas que han intervenido en el mercado nacional el 40,7% comercializan componentes, el 36,3 % otros accesorios, el 26,9% bicicletas y el 24,1% están dedicadas al textil.

Si llevamos a cabo un análisis de la distribución según la venta sell-out (al consumidor final), las tiendas especializadas han supuesto en 2020 el 83% del total del volumen de negocio del sector de la bicicleta, ganando el 2,89% de cuota de mercado frente a cadenas multi-deporte y grandes superficies.

Las cadenas multi-deporte han supuesto en 2020 el 10,94% del total del volumen de negocio del sector de la bicicleta, perdiendo el 0,93% de cuota de mercado sobre el total del volumen del sector.

Las grandes superficies han supuesto en 2020 el 6,06% del total del volumen de negocio del sector de la bicicleta, perdiendo el 1,96% de cuota de mercado sobre el total del volumen del sector. Los cierres y las limitaciones de espacio por el COVID han perjudicado más a este canal de distribución.

Respecto al empleo vinculado a éste sector en España, ya se ha comentado la situación del mismo en el epígrafe anterior donde se analizaba en profundidad el mercado de trabajo en Europa y España.

2.6.- Evolución del mercado.

Respecto a la evolución del mercado y al comportamiento de éste en los próximos años, si el mercado ya venía mostrando un crecimiento importante, la pandemia hizo que aumentara, sobre todo, el uso de bicicletas eléctricas. La venta de bicicletas eléctricas aumentó durante la pandemia ya que en el actual contexto de post pandemia que estamos viviendo, las bicicletas y las bicis eléctricas representan una gran alternativa al vehículo privado. Y todo indica que ese crecimiento va a durar varios años. Según un artículo publicado por nuevamovilidad.com⁵, el mercado de la bicicleta eléctrica en Europa **se triplicará** en los próximos cinco años.

Más de 300 millones de bicicletas eléctricas circulando en los próximos años. La información se basa en los datos recogidos de los distintos países europeos que están experimentando grandes ventas de bicicletas eléctricas.

Según las estimaciones, las unidades que circularán dentro de tres años por todo el mundo alcanzarían 300 millones de bicicletas eléctricas, un 50% más de las que había en 2019, generando ingresos de 19.000 millones de euros para este año. Este crecimiento ya se está traduciendo en infraestructura de varias ciudades del mundo, los carriles bici avanzan en las ciudades.

En el mismo artículo citado anteriormente, el 25% de los europeos utilizó o tuvo intenciones de utilizar una bicicleta eléctrica en 2020. Según el mismo estudio, el 8% de los europeos ya son propietarios de bicicletas eléctricas. Además, el 17% dice que es muy probable que compren o usen una bicicleta eléctrica en comparación con lo que ocurría en el año anterior. El mayor uso de las bicis eléctricas se traduce en un menor empleo de vehículos particulares y mejores condiciones climáticas.

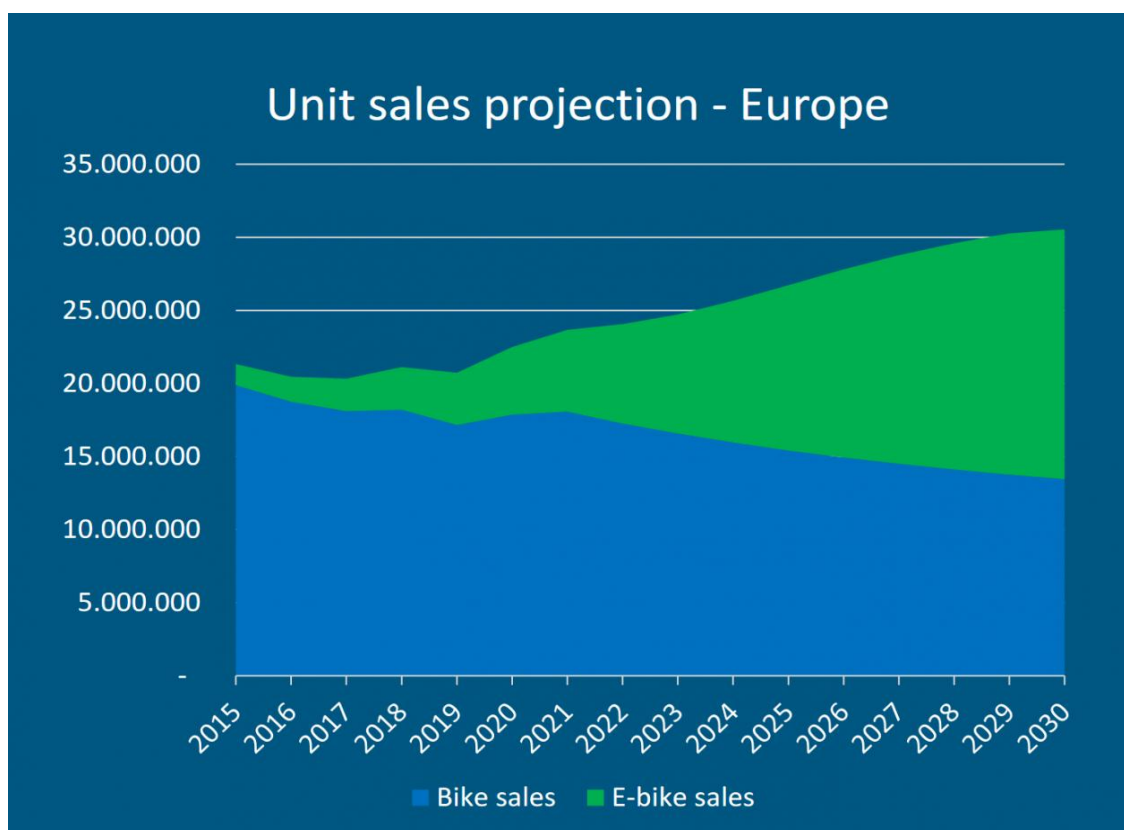
España será el principal mercado para las bicicletas eléctricas de Europa en los próximos años según se indica en el mismo artículo reseñado en la nota al pie, añade que de los 2,5 millones de bicicletas eléctricas vendidas en el año 2020, en 2025 será de siete millones.

El 70% de todas esas bicicletas serán manufacturadas en la Unión Europea. En teoría, España será el principal mercado para las e-bikes de toda Europa en los próximos años, seguida por Italia.

El crecimiento del mercado de bicicletas eléctricas es una de las tendencias de 2021 a precios asequibles por lo que es probable que aparezcan más startups de bicicletas eléctricas. Esta tendencia es evidente al ver los impresionantes números de crecimiento de bicicletas eléctricas.

⁵ <https://www.nuevamovilidad.com/bicicletas-electricas/el-mercado-de-la-bicicleta-electrica-en-europa-se-triplicara-en-los-proximos-cinco-anos/>

Gráfico 5: Predicción de venta de bicicletas y e-bikes en Europa.



Fuente. ECF. (2020).

Los expertos pronostican que las ventas de bicicletas alcanzarán los 30 millones anuales para 2030.

La pandemia ha provocado un boom en la compra de bicicletas, remodelando la curva de crecimiento del mercado de bicicletas. Se espera que los europeos compren 10 millones de bicicletas adicionales por año para 2030, un 47% más que la cantidad anual en 2019. La bicicleta eléctrica es el mayor impulsor del aumento del mercado, registrando un aumento del 23% en las ventas entre 2019 y 2020 a pesar de que muchas tiendas tuvieron que cerrar durante la primavera de 2020. En 2019 se vendieron 3,7 millones de bicicletas eléctricas y, para 2030, los expertos esperan que las ventas de bicicletas eléctricas alcancen los 17 millones anuales en la UE28.

Otro descubrimiento importante es la caída observada en el mercado de bicicletas convencionales en los últimos años. Esto es debido a que las compras de éste tipo de bicicletas fueron reemplazadas por compras de bicicletas eléctricas, por lo que se han estancado en 2020. La última oleada de bicicletas ha revertido estas cifras y las ventas de bicicletas convencionales se esperan que aumenten en un 4% .

Las bicicletas eléctricas son el instrumento más poderoso para el cambio, muy por delante de los coches eléctricos.

El total de 30 millones por año elevará las ventas de bicicletas a más del doble del número de turismos actualmente matriculados por año en la UE.

Según un artículo publicado en Palco23⁶, Google encontró un aumento global del 69% en el número de solicitudes de rutas en bicicleta entre febrero y junio. En países como Finlandia y Polonia, el número de solicitudes se multiplicó por cuatro. Además, el número de viajes en bicicleta registrados en Berlín en la aplicación Strava aumentó un 56% en abril de 2020 en comparación con abril de 2019. La ciudad de Barcelona experimentó un aumento del 82% entre junio de 2019 y junio de 2020, mientras que Liverpool registró un aumento de 222 % entre mayo de 2019 y mayo de 2020.

Este repentino aumento del ciclismo inspiró a muchos alcaldes europeos y gobiernos nacionales a invertir en más ciclismo de inmediato. El Panel de Medidas COVID 19 de ECF rastreó más de 2300 km de medidas pro-ciclismo anunciadas y más de mil millones de euros de fondos asignados al ciclismo en toda Europa.

De acuerdo a un artículo publicado por eleconomista.es⁷ y un artículo publicado en la revista especializada 2Playbook⁸, también se ha confirmado el **boom** del ciclismo deportivo entre el público **femenino**, con un extraordinario potencial para las marcas y fabricantes. En la actualidad, España cuenta con cerca de 5.000 mujeres ciclistas federadas (de un total de 75.000 fichas), lo que anima a la industria a incentivar el deporte entre esa mitad de la población especialmente receptiva a convertir la bicicleta no sólo en su medio de transporte, sino también en uno de sus deportes favoritos. Actualmente, 42,8% de las mujeres españolas utiliza la bicicleta, alrededor de 10 millones de mujeres. Y lo mismo ocurre como medio de inclusión, ya que se trata del segundo deporte adaptado más practicado en España.

2.7.- La incógnita en el precio de la bicicleta en los próximos años.

Después del exhaustivo análisis realizado en Europa y España respecto a los precios de las bicicletas y e-bikes, revistas especializadas como es el caso de "Pinkbike", según un artículo publicado en octubre de 2021⁹ por dicha revista, existen cinco razones por las que en el año 2022 el precio de las bicicletas seguirá subiendo, y son las siguientes:

- Aumento de costes laborales:

Se espera que aumenten los gastos de fabricar bicicletas en Taiwán para el año 2022 ya que éste gobierno ha anunciado que aumentará un año más, por sexto consecutivo, el salario mínimo algo más del 5%. Éste incremento es el más significativo en los últimos años en ese país, uno de los países que más importaciones realizan a la Unión Europea como se ha podido comprobar. Éste aumento en el coste de producción podrá repercutir en el precio final de los productos.

⁶ <https://www.palco23.com/entorno/realmente-hay-un-boom-de-la-bicicleta-google-dice-que-si>

⁷ <https://www.eleconomista.es/deporte-negocio/noticias/11034025/02/21/La-industria-espanola-de-la-bicicleta-generara-este-ano-un-negocio-de-2000-millones-.html>

⁸ https://www.2playbook.com/biblioteca-2playbook/2playbook-insight/insight-ciclismo-titular_3211_102.html

⁹ <https://www.pinkbike.com/news/5-reasons-bike-prices-are-set-to-continue-rising-in-2022.html>

- Los costes de las materias primas se están incrementando:

Además de la mano de obra se están incrementando los costes de las materias primas para la fabricación de bicicletas. El aluminio, se ha incrementado en el último año hasta precios máximos de hace 13 años, coincidiendo con la crisis financiera de 2008 tal y como se muestra en el gráfico número 6.

Una de las principales razones del incremento del precio del aluminio se debe a que China, actualmente responsable del 57 % de la producción de éste metal, está desacelerando el crecimiento de la producción debido a la imposición de políticas medioambientales más estrictas. Además, ha aumentado la demanda de aluminio ya que éste se utiliza en la fabricación de coches eléctricos y energías renovables, dos sectores en crecimiento, lo que ha influenciado en el aumento de precio.

Gráfico 6: Evolución de los precios del aluminio



Fuente: Pinkbike (2021)¹⁰.

Además de lo que ha sucedido con el aluminio, ha sucedido también con el cartón, en el que los precios alcanzaron su record en 2021 después de incrementarse un 1000% durante la pandemia, lo que llamaron el “Efecto Amazonas”, al igual que le ha sucedido al acero y al magnesio, entre otros.

De modo que si el coste de las materias primas sigue al alza, todo cabe indicar que el precio de las bicicletas se incremente.

- Gastos de envío elevados:

Diferentes circunstancias han hecho que se hayan alcanzado precios records de los contenedores vinculados al transporte marítimo, circunstancia que

¹⁰ <https://www.pinkbike.com/news/5-reasons-bike-prices-are-set-to-continue-rising-in-2022.html>

afecta directamente a los países importadores de bicicletas a Europa, manteniéndose estables durante varios meses en esos niveles. Debido a la escasez de contenedores que se ha producido meses atrás, se han producido retrasos en las entregas de bicicletas y en los tiempos de espera. Los tiempos de entrega actuales en la industria de la bicicleta es de hasta 600 días debido a que el tiempo de recepción de materias primas a los productores de bicicletas es de en torno a 350-400 días.

- Demanda acumulada:

Debido a la explicación que se acaba de llevar a cabo, ha existido un gran cuello de botella en los últimos meses ya que no se ha podido satisfacer la demanda de bicicletas por parte de los consumidores, hecho por el cual también se ha visto repercutido sobre el precio de los productos ya que en el comercio local han desaparecido las ofertas de temporada o las ofertas de fin de stock a las que generalmente acudían los consumidores ya que sobre el poco producto disponible, poca oferta se puede hacer por parte de los comercios.

- Los tipos de cambio:

Como es sabido, existen marcas europeas, asiáticas o americanas que venden sus productos por todo el mundo, por lo que en dichas transacciones el tipo de cambio también influye sobre el precio final de las bicicletas. Durante la pandemia, el NTD, moneda de Taiwán, ha incrementado su valor respecto al dólar. Lo mismo ha sucedido con el euro, que ha perdido valor respecto a la moneda de Taiwán.

2.8.- El mercado de segunda mano en el sector de la bicicleta.

A continuación desarrollar otro tema importante, el mercado de segunda mano. Son conocidos ya los múltiples factores que han intervenido en el mercado de la bicicleta y que han ocasionado que durante el año 2020 se hayan producido infinidad de incidencias en las tiendas de bicicletas para poder satisfacer la demanda de los consumidores lo que ha hecho que el mercado de segunda mano haya aumentado considerablemente ya que, además del gran tiempo de espera, se le une también el incremento de precios lo que ha supuesto que las bicicletas de una gama media era prácticamente imposible acceder a ellas, o a los componentes y recambios de las mismas, motivos que han detonado el resurgir del mercado de segunda mano.

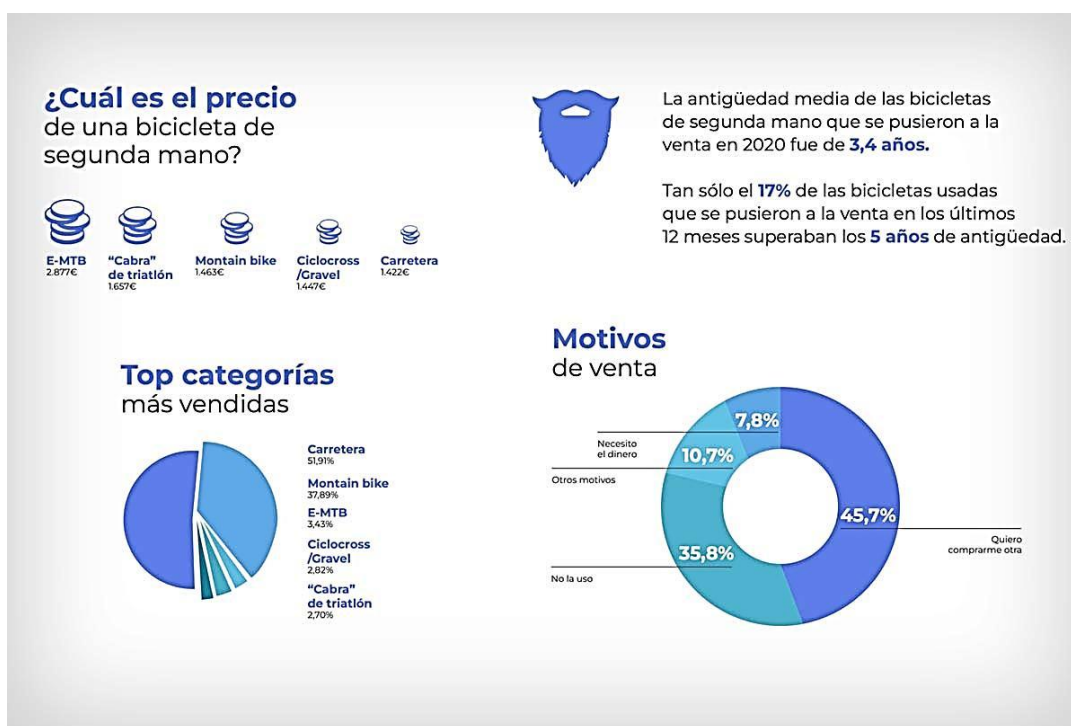
Según datos aportados un artículo publicado en [diariosur.es](https://www.diariosur.es)¹¹, y sobre todo, de acuerdo a lo expuesto por Tuvalum (2021), ésta ha incrementado sus ventas en 2020 un 36% más respecto el año anterior y en lo que va de 2021 (octubre de 2021), el incremento es del 100% ya que al tratarse de venta de bicicletas de segunda mano la disponibilidad de las mismas es casi inmediata y el consumidor puede disponer de ellas a los pocos días de la compra.

¹¹ <https://www.diariosur.es/motor/reportajes/demanda-bicis-usadas-dispara-150-por-ciento-2021-20210623011500-ntrc.html>

Otro de los factores que han contribuido en la venta de segunda mano ha sido la digitalización, ya que tradicionalmente el mercado de la bicicleta ha sido siempre un mercado en el que la venta electrónica de bicicletas tenía muy poca repercusión, algo que cambió radicalmente a consecuencia de la pandemia donde la digitalización ha sido un factor determinante en todos los sectores de la economía.

No obstante, el precio de la bicicleta de segunda mano se está igualmente incrementando, de hecho, además de incrementarse el precio, es posible que se esté viviendo una “burbuja” en el mercado de la bicicleta. De acuerdo a la publicación realizada por el economista¹², a pesar de que el precio de las bicicletas se ha incrementado en algunos casos de hasta un 40%, no lo ha hecho en igual proporción la calidad de las bicicletas, o lo que es lo mismo, antes de 2020 una bicicleta con unas determinadas características tenía un determinado precio y actualmente, a ése precio, es inviable encontrar una bicicleta con las características que tenían las bicicletas a aquel precio. Dicha circunstancia ha propiciado que los propios usuarios de bicicletas hayan reciclado bicicletas antiguas en desuso para poder disponer de una bici, o dicho de otro modo, se ha incrementado el uso de la economía circular en éste sector por parte de la población.

Imagen 3: Precio medio y tipo de bicicletas usadas vendidas en 2020



Fuente. TUVALUM (2021).

¹² https://www.elconfidencial.com/economia/2021-11-25/burbuja-en-el-mercado-de-las-bicicletas-su-precio-suba-hasta-en-las-de-segunda-mano_3326058/

2.9.- Impacto económico del cicloturismo en Europa.

Teniendo en cuenta varios estudios analizados recogidos y sintetizados en el informe elaborado por Emili Mató i Palós y Xandra Troyano (2014), éstos se inclinan en estudiar otros factores y agentes a los ya analizados que circulan en torno al mercado de la bicicleta, se puede decir que existe impacto económico directo o retorno económico cuando se analiza el gasto hecho por un usuario en el territorio donde realiza la actividad, mientras la realiza

En Europa, según el mencionado informe, en el año 2012 hay cada año 2.300 Millones de viajes en bicicleta, de los cuales 20 Millones son de turismo en sentido estricto (con pernoctaciones asociadas). El retorno económico total, es decir, el impacto económico directo que producen estos viajes es de 44.000 M € de los que 9.000 Millones son de turismo en sentido estricto (con pernoctaciones asociadas).

Además del gasto que el cicloturista efectúa en su destino, realiza también otros gastos fuera de él pero vinculados a la actividad del cicloturismo, dichos gastos representan el impacto económico indirecto. Por ejemplo, el gasto en el desplazamiento hasta el itinerario o la adquisición de guías para preparar el viaje.

Así mismo hay una serie de externalidades que proporcionan un impacto económico positivo en forma de ahorro en gasto público, especialmente en salud. El conjunto de los impactos económicos indirectos es similar al impacto económico directo o retorno económico.

No hay muchos estudios que hayan evaluado estos impactos indirectos en sus rutas. Sin embargo las autoras mencionadas, en su estudio realizado en 2014, aluden a estudios realizados por determinados autores en que se basa el estudio de las mismas haciendo alusión al cicloturista itinerante. Llamado así cuando se desplaza en bicicleta entre alojamiento y alojamiento. Esta categoría no incluye a aquellos ciclistas que utilizan la bicicleta a diario pero que se desplacen de alojamiento a alojamiento con otro modo de transporte (normalmente coche). De una manera más gráfica, los cicloturistas itinerantes serían aquellos que viajan con alforjas.

En la tabla 7 se puede observar los gastos detectados en las rutas del Loire y de los Dos Mares expresadas en M € anuales. Dentro del recuadro azul se sitúan aquellos conceptos considerados para el cálculo del impacto económico directo, es decir, aquél que se ha realizado en el destino. Y fuera del recuadro azul se sitúan los conceptos evaluados para calcular el impacto económico indirecto.

Respecto a la repercusión sobre la salud, según el estudio realizado en 2014 Emili Mató i Palós y Xandra Troyano, se estima que el impacto económico del ciclismo sobre la salud se calcula en torno a 1 y 1'2 € por kilómetro realizado en bicicleta. Atendiendo a dichos datos, y tomando como referencia el total de viajes de cicloturismo realizados en Europa y la media de km por viaje, el ahorro en gasto sanitario en el conjunto de Europa vinculado al cicloturismo estrictamente se situaría entre 20.000 y 25.000 M de € anuales.

Al evaluar el impacto de la actividad cicloturística, además de los gastos directos existen unos efectos económicos positivos más amplios, como el efecto proveedor o el efecto ingreso, que deben sumarse al beneficio directo.

Estos efectos se explican porque la mejora de la actividad económica conlleva un incremento de empleo y de capacidad económica y, por tanto, un aumento del gasto de la misma población local beneficiada por la actividad turística.

Estos efectos han sido sintetizados en un simple coeficiente multiplicador de 1,57 sobre el impacto económico, según se ha recogido en el informe elaborado por las citadas autoras. Con lo que las cantidades expresadas como impacto económico directo deberían ser multiplicadas por 1'57. En definitiva, está muy claro que las inversiones en infraestructuras ciclistas son incuestionablemente beneficiosas, no sólo para los ciclistas, sino también para la economía en general. Según las mismas autoras mencionadas, el ratio beneficio/coste de las inversiones en infraestructuras ciclistas es de 19 a 1, o sea, por cada euro invertido en infraestructuras se repercuten 19 de beneficio.

Tabla 7: Relación de ingresos en millones de € distribuidos por conceptos

Ruta del Loire		Ruta de los dos Mares	
	Total		Total
Alojamiento	8,1	Alojamiento	9,7
Restauración	9,5	Restauración	7,5
“Forfais” para no residentes	1,1	“Forfais” para no residentes	0,7
Actividades	1,3	Actividades	0,5
Alimentación	0,3	Alimentación	3,0
Compra de recuerdos	0,6	Compra de recuerdos	1,0
Desplazamientos locales	3,0	Desplazamientos locales	5,2
Desplazamiento acceso al Valle de la Loire	6,6	Desplazamiento acceso a la región	0,0
Alquiler de apartamentos	0,3	Alquiler de apartamentos	0,2
Gastos en Francia antes de viajar	2,5	Gastos en Francia antes de viajar	1,4
		Gastos de la Administración	0,0
Ahorro en salud y seguridad	13,6	Ahorro en salud y seguridad	12,1
Total	46,9	Total	41,1

Fuente: Emili Mató i Palós y Xandra Troyano (2014).

El gasto realizado por los cicloturistas también repercute en mayor medida sobre la economía local respecto a lo que hace el turismo convencional.

Los comercios y los proveedores de servicios a nivel local se benefician directamente del gasto del visitante, ya que ese dinero permanece y circula en el ámbito local, mientras que en las grandes ciudades es frecuente que los comercios deriven sus beneficios si se trata de una cadena de servicios o de una multinacional.

En ese sentido, el gasto realizado en pequeñas localidades rurales multiplica su efecto positivo. Abundan los ejemplos sobre cómo el cicloturismo desarrolla el empleo y la economía local especialmente en aquellos lugares donde el turismo no estaba desarrollado. Como por ejemplo las vías verdes españolas. Éstas aportan múltiples evidencias del impacto turístico que están generando en las comarcas atravesadas por las mismas, si bien apenas existen estudios evolutivos y sistemáticos, sí está contrastado que, sean ciclistas o peatones quienes las utilizan, los visitantes se cuentan ya por millones a nivel nacional y el ritmo es creciente, según los datos arrojados por los contadores automáticos instalados.

A la fecha de la realización del estudio elaborado Emili Mató i Palós y Xandra Troyano (2014) discurren por la geografía española 107 Vías Verdes, que suman una longitud cercana a los 2.100 km. Son infraestructuras especialmente idóneas para la práctica del cicloturismo por personas con todo tipo de capacidades físicas, por su elevado nivel de accesibilidad, facilidad y seguridad del recorrido, además de su gran atractivo. Aún permanecen 6.000 km de trazados ferroviarios en desuso en España, de los cuales una parte importante son susceptibles de ser reutilizados como Vías Verdes.

Aunque todavía no es posible cuantificar cuántos de estos usuarios corresponden a usuarios locales, excursionistas de un día o cicloturistas en sentido estricto, por ejemplo, según indican las autoras citadas en su informe, tomando como referencia el año 2012: en la Vía Verde del Noroeste (Murcia, 76 km) se registraron 100.000 usos y en el tramo cordobés de la Vía Verde del Aceite se sumaron más de 200.000 usuarios, como ejemplos cercanos, entre otras muchas Vías o Rutas verdes repartidas por todo el territorio nacional.

Además de lo anterior es importante pues analizar cuáles son los principales motivos que llevan a los cicloturistas a elegir un destino u otro, factor importante que incide directamente en la economía del lugar como ya se ha comentado y que es muy importante para el desarrollo del mismo. Para ello exponer en primer lugar las razones por las que las personas deciden haber elegido esta práctica y luego analizar los criterios utilizados para elegir un destino.

En éste sentido, el cicloturismo está motivado por una combinación de elementos, pero los que tienen un papel preponderante son especialmente: practicar deporte en la naturaleza, salud (actividad física) y relax (desconexión de las rutinas diarias). Es importante la flexibilidad y falta de rigidez en el desarrollo del viaje, cualidad muy apreciada por quienes usan la bicicleta durante sus vacaciones.

También son aspectos importantes y a tener en cuenta para elegir un destino a efectos de cicloturismo la seguridad (baja densidad de tráfico), la facilidad de uso (señalización), la variedad de rutas y los servicios de alojamiento/restauración son más importantes que los materiales de información, el acceso al transporte público, la densidad de la red de rutas, los talleres de mantenimiento de bicicletas y la infraestructura en las zonas de descanso.

3. Conclusiones.

De acuerdo con el análisis de los objetivos planteados al inicio del trabajo y al desarrollo de todas las hipótesis planteadas posteriormente para la justificación de dichos objetivos se extraen las siguientes conclusiones:

El **cambio climático** ha resultado ser el factor más determinante que ha influenciado en la evolución paulatina del mercado de la bicicleta ya que éste ha promovido en consecuencia que se fomente la movilidad sostenible a través de impulsar éste tipo de producto, entre otros medios de transporte alternativos, generando un incremento exponencial de la venta de bicicletas y bicicletas eléctricas siendo éstas últimas las que más se han incrementado sus ventas debido al cambio de tendencia respecto a la movilidad por parte de los ciudadanos.

Sin dicho factor tan importante, no se hubieran planteado seriamente ni los Gobiernos nacionales ni la Comisión Europea programas tan agresivos para reducir la emisión de CO² y otros gases contaminantes, o al menos, de una manera tan urgente o a corto plazo.

Al mismo tiempo, el impulso de un nuevo cambio en los hábitos de desplazamiento de los europeos ha hecho, como no puede ser de otra manera, que la venta y producción de bicicletas se haya disparado año tras año. Dichos incrementos de ventas y producción producen al mismo tiempo que el sector se expanda tanto a nivel nacional como internacional generándose más puestos de trabajo y creándose otros nuevos, ya que como se ha expuesto en el trabajo, el sector de la bicicleta era un mercado al que la digitalización no le había llegado de una manera significativa ya que el consumidor de éste tipo de productos tradicionalmente ha adquirido sus artículos en locales o tiendas especializadas del municipio o de otras existentes en la comarca.

En este sentido, ha propiciado que se haya incrementado la creación de startups para la comercialización de productos relacionados con el mercado de la bicicleta por internet.

Junto al cambio climático existe un gran factor detonante del boom tan desproporcionado que ha surgido en éste sector de un año para otro, **la Covid-19**. La pandemia no ha hecho más que afianzar la nueva cultura y comportamientos que se venían imponiendo aunque ha propiciado que ése cambio de tendencia se haya efectuado de un año para otro, de manera radical, de modo que el mercado no pudo absorber la explosión de demanda que se produjo en torno al mercado de la bicicleta produciéndose un desabastecimiento generalizado a nivel mundial, ya que como se ha desarrollado en el trabajo, los principales productores de bicicletas y componentes, al encontrarse en Asia y éstos no poder absorber el incremento demanda que se generó, se produjo por consecuencia además de desabastecimiento de materias primas y consecuencia del mismo, de bicicletas y componentes.

Como consecuencia de tal situación ha propiciado que aumente por parte de los ciudadanos el uso de los bienes del sector a través de la economía circular. Los consumidores tuvieron que buscar otra alternativa para satisfacer

sus necesidades por el desabastecimiento recurriendo en este caso al mercado de segunda mano, el cual, según la compañía española de venta de bicicletas de segunda mano, Tuvalum, han crecido exponencialmente en el último año en éste segmento de mercado. Junto a lo anterior muchas personas tuvieron que reciclar las antiguas bicicletas de las que disponían y estaban en desuso desde hace años para poder usarlas nuevamente ante el panorama del mercado.

Dicho lo anterior se puede decir que en los próximos años la venta de bicicletas y sobre todo, de e-bikes, va a seguir en aumento y éstas se van a imponer no sólo en el ámbito de éste deporte como el cicloturismo, que según se ha expuesto, éste reporta aproximadamente unos 150 millones de euros de beneficios tanto al sector de la bicicleta como a los consumidores al repercutir positivamente en la salud de las personas vinculada con la actividad física siendo la bicicleta un elemento que se impondrá en el paisaje de nuestras ciudades en los próximos años.

Por último, concluir que el uso de la bicicleta en las ciudades hará que se incremente la economía local ya que los consumidores al desplazarse en bicicleta en lugar de ir en coche, tendrán que hacer desplazamientos más cortos y tal circunstancia repercutirá en el incremento del consumo en el comercio local.

4.- Citas Bibliográficas.

- **Alejandro Pons e Ismael Labrador.** Año 2021. Valencia. *Informe del mercado de bicicletas usadas en 2020.* Fundadores de Tuvalum. Empresa española fundada en 2015 y dedicada a la venta de bicicletas de segunda mano por internet.
- **AMBE.** Mayo de 2021. Madrid. *El sector de la bicicleta en cifras.* Su denominación es Asociación de Marcas y Bicicletas de España, está formada por 42 Empresas que representan aproximadamente el 65% de la facturación del sector bicicleta en España (incluida la exportación). AMBE produce los estudios colaboración con Cofidis y con su proveedor oficial de datos, Sport Panel (empresa especializada desde 1998 en estudios de mercado del sector de artículos deportivos y tiempo libre).
- **Comisión Europea.** Diciembre de 2020. Bruselas. *Estrategia de movilidad sostenible e inteligente: encauzar el transporte europeo de cara al futuro.*
- **Comisión Europea.** Año 2021. Luxemburgo. *Pacto Verde Europeo: Consecución de nuestros objetivos.*
- **CONEBI.** Año 2020. Bruselas. *El mercado europeo de la bicicleta.* Su denominación es Confederación de la Industria Europea de la bicicleta. Entidad compuesta por 15 asociaciones nacionales de la industria de la bicicleta de los siguientes países: Austria, Bélgica, Bulgaria, Alemania, Gran Bretaña, Finlandia, Francia, Hungría, Italia, Países Bajos, Polonia, Portugal, España, Suecia y Turquía.
- **ECF.** (European Cyclists' Federation). Diciembre de 2018. Bruselas. *Los beneficios de la bicicleta. Cómo explotar todo su potencial en Europa.* Es la federación coordinadora de las organizaciones ciclistas nacionales en Europa. Compuesta por 69 miembros de más de 40 países.
- **ECF** (Fabián Küster y Magdalena Kolczynska). Año 2020. Bruselas. *Desbloqueo de Fondos de la Unión Europea para inversiones en ciclismo.*
- **Emili Mató i Palós y Xandra Troyano.** Abril de 2014. Lugar no especificado en el informe. *El impacto económico del cicloturismo en Europa: Síntesis de los principales estudios realizado en 2014.* Informe enmarcado dentro de la Convocatoria de Proyectos I+D+I 2013-2014 realizada por la Consejería de Fomento y Vivienda de la Junta de Andalucía, cofinanciada en un 80% con Fondos FEDER por la Unión Europea.

- **Ministerio Federal de Acción Climática, Medio Ambiente, Energía, Movilidad, Innovación y Tecnología.** Mayo de 2021. Viena. *Plan maestro paneuropeo de promoción del ciclismo. 5th Reunión de alto nivel sobre transporte, salud y medio ambiente.* La región Paneuropea mencionada en el citado plan incluye 28 países: Armenia, Austria, Azerbaiyán, Bélgica, Bosnia, Bulgaria, Croacia, Chequia, Dinamarca, Finlandia, Francia, Georgia, Alemania, Irlanda, Italia, Malta, Países Bajos, Noruega, Polonia, Rumania, Rusia, Serbia, República Eslovaca, Eslovenia, España, Suecia y Suiza.
- **Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana de España.** Junio de 2021. Madrid. *Estrategia estatal por la bicicleta.*