

TRABAJO FIN DE GRADO

Análisis de las posibilidades de desarrollo del cicloturismo en el
Sur de Tenerife: el caso del municipio de Arona

Analysis of the development possibilities of cycle tourism in the
South of Tenerife: the case of the municipality of Arona

Analyse der Entwicklungsmöglichkeiten des Fahrradtourismus im
Süden Teneriffas am Beispiel der Gemeinde Arona

Autoras: D^a Evelyn González Quintana
Jessica Gutberlet Hernández
Claudia Isern Buendía

Bajo la tutorización del Profesor: Fernando Sabaté Bel

Grado en Turismo
FACULTAD DE ECONOMÍA, EMPRESA Y TURISMO
Curso Académico 2017/2018

La Laguna, julio de 2018

Índice

1. INTRODUCCIÓN.....	1
1.1. Razones que impulsaron la investigación.....	1
1.2. Objetivos.....	2
2. MARCO TEÓRICO	3
2.1. Los nuevos productos turísticos.....	3
2.2. Concepto de Turismo de Naturaleza - Deportivo	3
2.3. Cicloturismo	4
2.4. Tipología (Ciclistas y Bicicletas).....	5
3. ÁREA DE ESTUDIO: ARONA	7
4. PLANIFICACIÓN TERRITORIAL DE LOS DESTINOS TURÍSTICO DEL MUNICIPIO DE ARONA: HISTORIA Y ACTUALIDAD.....	8
4.1 Infraestructuras	8
4.2 Planes y Proyectos.....	10
4.3 Ideas innovadoras en el mundo del ciclismo.....	10
5. ANÁLISIS DE CASOS DE ÉXITO: BENCHMARKING.....	11
5.1 A nivel internacional: Alemania	11
5.2 Nacional: Alcudia (Mallorca)	12
5.3 A nivel insular: Lanzarote	14
6. METODOLOGÍA.....	15
7.RESULTADOS	16
7.1 Encuesta.....	16
7.1.1 Residentes	16
7.1.2 A los turistas.....	17
7.2 Entrevistas	18
7.2.1 Tiendas de alquiler de bicicleta	18
7.2.2 Entrevistas a los puntos de información turística.....	18
7.2.3 Entrevistas a personal del Ayuntamiento de Arona	19
7.3 Trabajo de campo	19
8. Posibilidades de mejora	21
9. LOS PRODUCTOS TURÍSTICOS DEL CICLOTURISMO EN EL SUR DE TENERIFE	21
9.1 Diseño de una oferta en cicloturismo con sus diversas propuestas con respecto a los distintos segmentos analizados	21
9.2 Estrategias de comunicación y comercialización.	27
10. CONCLUSIONES	28
11. REFERENCIAS	29
11.1 Bibliografía.....	29
11.2 Webgrafía/ Recursos Web.....	29
12. ANEXOS	34

Resumen

Arona, un destino consolidado de 'Sol y Playa', necesita regenerarse para que pueda seguir siendo un destino competitivo. Por consiguiente, se investiga sobre el potencial de la actividad cicloturística como nuevo producto con el objetivo de atraer un turismo sostenible. Se procede a analizar las infraestructuras de forma teórica y práctica; y a partir de este estudio, diseñar diversas propuestas con respecto a los potenciales clientes cicloturistas, teniendo en cuenta las necesidades de los residentes.

Palabras clave: Cicloturismo; bicicleta; infraestructuras ciclistas; Arona; Tenerife; Islas Canarias.

Abstract

Arona, a consolidated destination of 'Sun and Beach', needs to regenerate itself so that it will remain a competitive destination. Therefore, research is being carried out on the potential of cycling tourism as a new product with the aim of attracting sustainable tourism. We proceed to analyze the infrastructure in a theoretical and practical way, and from this study, design various proposals in respect of potential cycling tourists, taking into account the needs of residents.

Key words: Cycle Tourism; bicycle; cycling infrastructure; Arona; Tenerife; Canary Islands.

Fazit

Arona, ein etabliertes Sonnen- und Strandurlaubsziel, muss sich erneuern, um eine konkurrenzfähige Reiseregion zu bleiben. Deshalb wird das Potenzial des Fahrradtourismus als neues Produkt erforscht, um einen nachhaltigen Tourismus zu fördern. Ausgehend von dieser Studie werden verschiedene Vorschläge für mögliche Radtouristen unter Berücksichtigung der Bedürfnisse der Bewohner erarbeitet.

Stichworte: Fahrradtourismus; Radfahren; Fahrradinfrastruktur; Arona; Teneriffa; Kanarische Inseln

1. INTRODUCCIÓN

Canarias mueve anualmente a millones de turistas: en 2017, se alcanzó la cifra récord de 16 millones. Fue por los años 60 cuando el fenómeno turístico comenzó a cobrar una gran importancia. Miles de visitantes comenzaron a estar interesados por este paraíso, principalmente por la temperatura tan agradable y el gran número de horas de sol diarias que no disponían en su país de residencia. Tomar el sol, descansar, y desconectarse de su vida laboral y la rutina, se convirtió en una de las principales motivaciones, favorecidas por los paquetes estandarizados, cómodos y económicos, que a su vez potenció el Turismo de Masas. La construcción desordenada de establecimientos hoteleros sin tener en cuenta una adecuada ordenación del territorio, ha dejado un gran impacto, en buena parte irreversible, que complica a día de hoy el desarrollo de nuevos proyectos.

En los pasados años, la situación nefasta de muchos países que han padecido guerra y terrorismo benefició en cierto sentido a Canarias. Al no existir muchas alternativas para los turistas hacia otros destinos, unido a una combinación de sol y seguridad, miles de personas optan por Canarias y provocando una demanda inelástica. Sin embargo, Canarias debe tener en cuenta que es una situación a corto plazo y que no basta con ser un lugar seguro y contar con sol y playa, sino que se debe crear algún valor añadido, innovar y diferenciarse de los demás para seguir siendo competitivo, apostando por nuevos productos turísticos. Sobre todo, porque la demanda cada vez es más exigente y busca experiencias únicas. Las actividades en bicicleta podrían ser una opción a ofrecer en Canarias, por lo que en este proyecto se analizará su posibilidad, su potencial de desarrollo y sus posibles experiencias con respecto a los diversos segmentos de ciclistas analizados en la isla de Tenerife.

1.1. Razones que impulsaron la investigación

En el Sur de Tenerife el ciclismo podría convertirse en una forma de turismo más sostenible. La sostenibilidad, al contrario de lo que sucede con el turismo de masas, minimiza la utilización de los recursos disponibles y garantiza una máxima durabilidad de los mismos. Se aplica en tres sentidos: medioambiental, económico y sociocultural.

En primer lugar, el ciclismo disminuye la contaminación por el ahorro en combustibles fósiles, como el CO₂, ayudando a encontrar un equilibrio con las otras formas de transporte menos sostenibles como el coche o la guagua. Asimismo, solventa la congestión de tráfico y la falta de aparcamientos en las zonas turísticas. Fomentar el uso de la bicicleta es parte integrante de muchas estrategias: la protección del clima, la reducción del ruido, el control de la contaminación atmosférica y la promoción de la salud y el respeto al medio ambiente.

En segundo lugar, la economía a su vez puede verse beneficiada, tanto para los restaurantes, supermercados y otros pequeños comercios localizados que no disponen de parking propio en las zonas turísticas. Así, la bicicleta puede ser útil para los trayectos de distancias cortas en los sitios urbanos, donde encontrar un aparcamiento cada vez es más complicado.

En tercer lugar, la bicicleta se caracteriza por ser una forma de movilidad barata y eficiente. Es decir, es asequible para todas las personas: por eso, no solo se debe incentivar a los turistas, sino también buscar la participación de la población local, motivando a los residentes a usar la bicicleta para su transporte habitual (compras, trabajo, universidad, escuela, entre otros). Puede ser hasta un transporte más rápido dentro de las ciudades donde hay mucho tráfico. Además, se

quiere promover un estilo de vida saludable tanto por los beneficios físicos como psicológicos. A su vez, se aspira a una concienciación de los residentes con el fin de un mayor respeto en la carretera y la seguridad del ciclista.

Por otro lado, el Sur de Tenerife presenta un clima perfecto todo el año para la realización de actividades en bicicleta, considerado como uno de los lugares con más horas del sol del mundo. Así, sobre todo en invierno, cuando las temperaturas en los países de origen de los turistas nórdicos son muy bajas, las islas pueden atraer a una gran cantidad de personas para disfrutar del paisaje y del clima.

Por último, en relación con la seguridad vial, tanto del ciclista, conductor, como peatón, de acuerdo con Europapress se debe recordar que sólo en el año 2017 en España hubo 44 fallecimientos, 10 más que el año 2016, que han tenido lugar entre el medio de transporte bicicleta y coche.

1.2. Objetivos

Con este TFG se pretende analizar y conocer si el cicloturismo en el Sur de Tenerife podría tener éxito a nivel económico, social y medioambiental. Para ello, se han planteado una serie de objetivos:

En primer lugar, conocer si realmente la Isla está capacitada para desarrollar este tipo de turismo en términos de infraestructuras, proyectos y planes. Es decir, comprobar si es un proyecto realista e indagar en los posibles riesgos que conlleva (sobre todo mejorar la seguridad vial). Este objetivo se relaciona con los conocimientos adquiridos en las asignaturas: **Planificación y Gestión Territorial de Destinos Turísticos, Geografía del Mundo Actual, Interpretación del Patrimonio Geográfico**

En segundo lugar, analizar los tipos de perfil del turista - ciclista y conocer si el cicloturismo se encuentra entre sus motivaciones principales o secundarias cuando acuden al destino. Este objetivo se relaciona con los conocimientos adquiridos en las asignaturas: **Investigación Comercial, Estructura de Mercados, Economía, Planificación y Gestión Territorial de Destinos Turísticos**

En tercer lugar, averiguar e investigar aquellos destinos ejemplares a seguir, tanto a nivel local, nacional e internacional y ver qué métodos podrían ser interesantes para implantarlas. (Lanzarote, Mallorca, Baviera (Alemania), Galicia. Este objetivo se relaciona con los conocimientos adquiridos en las asignaturas: **Dirección Estratégica de la Actividad Turística, Geografía del Mundo Actual, Interpretación del Patrimonio Geográfico, Planificación y Gestión Territorial de Destinos Turísticos**

En cuarto lugar, proponer una serie de estrategias y sus respectivas propuestas para una óptima experiencia, analizando aquellos lugares atractivos para los distintos perfiles de ciclistas, ofreciendo productos relacionados con el cicloturismo y logrando satisfacer sus necesidades. Este objetivo se relaciona con los conocimientos adquiridos en las asignaturas: **Dirección Estratégica de la Actividad turística, Planificación y Gestión Territorial de Destinos Turísticos**

Por último, analizar los medios de comunicación más atractivos que puedan captar la atención del cicloturista. Este objetivo se relaciona con los conocimientos adquiridos en las asignaturas:

Promoción de Destinos y Productos Turísticos, Marketing Turístico

2. MARCO TEÓRICO

2.1. Los nuevos productos turísticos

En el Modelo de Butler se explica la importancia de que un destino turístico sea capaz de “regenerarse”, manteniendo un equilibrio entre la población local y el número de turistas que recibe, para que el destino continúe siendo atractivo, donde los destinos que se encuentran en fase de maduración tienen que evitar su declive, ya que este tiene lugar cuando se sobrepasa la capacidad de carga del destino tanto desde el punto de vista ambiental como social. La creación de nuevos productos turísticos es vital para asegurar la supervivencia de un destino turístico, facilitando así su posicionamiento y diferenciación en el mercado (Ciclo de vida de Butler).

De acuerdo con Butler, Javier Doniz (2013) afirma que los destinos tradicionales de sol y playa en Canarias tienen que apostar por la creación de nuevos productos y experiencias turísticas innovadoras y, así, poder hacer frente al declive que está experimentando el turismo masivo, debido a que, cada vez más, la demanda está más informada, especializada y busca vivir nuevas experiencias. Igualmente, considera que los destinos de sol y playa tienen que renovarse diversificando la oferta y consiguiendo que el destino sea singular para el turista. Es clave para la creación de un producto turístico conocer las preferencias del turista, estudiar el destino y sus recursos, y analizar qué relación puede existir entre ambos, con el objetivo de ofrecer productos y experiencias individuales, originales y de calidad. Asimismo, Clavé (2005) citado por López et al. (2013, p. 127) concuerda con Doniz haciendo hincapié en la importancia de reformular el modelo turístico tradicional por medio de la creación de nuevos productos turísticos, definiéndolos como: “una estrategia que se desarrolla [...] y que se plasma en la incorporación de instalaciones o actividades que complementan y diversifican la oferta tradicional, en general añadiendo un componente de ocio a la estancia turística”.

A nivel local Casal defiende:

Tenerife Sur, como destino turístico está consolidado, pero no debe estancarse. Se va fraguando un cambio de mentalidad tanto en los organismos públicos, como en la empresa privada, que hacen variar el rumbo de la oferta turística.

El modelo turístico de sol y playa necesita otros complementos. Si Tenerife Sur quiere seguir creciendo como destino, debe abrir nuevos mercados en incentivar atractivos turísticos alternativos que atraigan a un público de mayor poder adquisitivo (Casal, 2006, pp. 73-74).

2.2. Concepto de Turismo de Naturaleza - Deportivo

El Cicloturismo es una modalidad con una mayor correlación con el Turismo de Naturaleza - Deportivo, al buscar el cicloturista lugares de paisajes espléndidos, distintos al lugar de residencia habitual. Pérez (2004) denomina como Turismo Deportivo “Aquel que se mueve específicamente para la realización de una actividad deportiva, sea la que sea” (Alvarado, 2011). En el caso del Turismo de Naturaleza, la OMT (Organización Mundial del Turismo, 2002) lo define como “todo tipo de turismo basado en la naturaleza, en la que la principal motivación es la observación y apreciación de la naturaleza, así como las culturas tradicionales” (Cabello, 2013, p. 11). De acuerdo con el Turismo de Naturaleza en España y su plan de impulso (2004), el Turismo de Naturaleza “es aquel que tiene como principales motivaciones la realización de

actividades recreativas y de esparcimiento, la interpretación y/o conocimiento de la naturaleza, con diferente grado de profundidad y la práctica de actividades deportivas de diferente intensidad física y riesgo que usen expresamente los recursos naturales de forma específica, sin degradarlos o agotarlos” (Capella, 2015).

Tomando ideas del ATTA (Adventure Travel Trade Association), las actividades del turismo de naturaleza se pueden clasificar en tres bloques:

1. Turismo activo y deportivo: se conoce como el Turismo de Aventura y son aquellas actividades exteriores de mayor intensidad física, cuyo motivación principal del viaje es la realización del deporte, y no tanto el lugar en sí. Son los aventureros que buscan nuevos retos, desafíos, competiciones y superarse a sí mismos. Aquí se incluye al senderismo de mayor dificultad, ciclismo de montaña, piragüismo, escalada, barranquismo, buceo, rutas a caballo, windsurf, etc.
2. Turismo de esparcimiento: son las actividades que ayudan a descansar la mente y relajarse en la naturaleza. Se puede relacionar con el Turismo de Salud. Se incluye el ciclismo de paseo, picnics, tomar el sol, bañarse, senderismo de menor dificultad, etc.
3. Ecoturismo y observación e interpretación de la naturaleza: incluye el senderismo relacionado con el aprendizaje de la fauna, observación de flora y fauna, aprendizaje de una mejora ambiental, fotografía de naturaleza, etc (Capella, 2015).

2.3. Cicloturismo

La definición de “Cicloturismo” no es fácil. Al ser un término muy reciente y poco investigado, no existe una definición exacta. Una definición según “Deutscher Tourismus Verband”(2009, p.4) citado por Breuer (2013, p.37), podría ser “las actividades resultantes del uso de la bicicleta de cualquier tipo con fines de ocio y experiencia vacacional fuera del entorno residencial.” Según Rosenau (2011, p.22), esta definición distingue en primer lugar a los cicloturistas de los ciclistas de uso cotidiano, que utilizan la bicicleta dentro de su entorno habitual, cuya principal motivación no es ir en bicicleta sino llegar a su destino. El cicloturista, por otro lado, utiliza la bicicleta para actividades recreativas o deportivas. Para él, su principal motivación es la bicicleta en sí misma. (Breuer, 2013, p. 37). Miglbauer & Schuller (1991, p.10) afirma que más bien, utiliza la bicicleta como "medio de transporte para adquirir experiencia en otras zonas paisajísticas, ajenas al estrés cotidiano. (Breuer, 2013, p.37).

Otra definición de acuerdo con Sustrans (1999, p. 1) podría ser: “aquellas visitas recreativas, ya sea durante más de un día o de solo un día fuera de casa, que implican el ciclismo de ocio como una parte fundamental e importante de la visita”. Mató, E. y Troano, X. (2014, p.26). Aquí se incluye a los turistas que viajan al destino para practicar el ciclismo tanto como motivación principal como complementaria.

Según Dunkelberg, D. y Hegemann I. (2009, p.14), se pueden distinguir dos grupos de cicloturistas:

- El cicloturismo en sentido estricto incluye todos los viajes en los que la bicicleta puede ser el motivo principal del viaje. Esto puede verse, entre otras cosas, en la designación del tipo de vacaciones como "vacaciones en bicicleta", y en la indicación simultánea de uso "frecuente" de la bicicleta durante las vacaciones.

- El cicloturismo en sentido amplio es el conjunto de relaciones que se producen por el uso único o múltiple de una bicicleta en una excursión o un viaje, pero sin ser la razón principal de sus vacaciones. Otros motivos de viaje (senderismo, sol y playa, vacaciones culturales, gastronómicas, etc.) se sitúan en primer plano y la bicicleta se considera sólo como una de varias actividades durante las vacaciones.

2.4. Tipología (Ciclistas y Bicicletas)

El ciclismo se puede clasificar según su motivación, según el lugar donde se practica el ciclismo, según el tipo de bicicleta y según la actividad ciclista.

A. Según su motivación: los tipos de bicicleta, al igual que las rutas, varían según la motivación de cada persona.

A.1. Ciclistas habituales: son los residentes. La bicicleta no suele ser su principal motivación, sino un medio para llegar a un destino en concreto como su puesto de trabajo, la universidad, escuela, compras, etc.

A.2. Cicloturistas:

1. Profesional (ciclodeportista): su principal motivación es competir con otros. Suelen ser ciclistas aventureros o de montaña. Combinan el deporte con el disfrute del espacio natural, siendo su motivación principal la actividad deportiva en la naturaleza. Son tolerantes al riesgo y buscan desafíos y una máxima experiencia, es decir, un turismo activo o de aventuras. Son ciclistas que se mantienen en forma, de buena condición, que buscan una forma de vida saludable. Son más flexibles con respecto al lugar de realización y el terreno puede tener pendientes bruscas.

2. Ocio: su motivación es ir en bicicleta aunque no tiene que ser su motivación principal. A diferencia del cicloturista profesional, se caracteriza primordialmente por un esfuerzo físico menor, por lo que el terreno debe ser más llano. Puede ser en sentido estricto - la motivación principal del viaje es el ciclismo-, o en sentido amplio, cuya primera opción sea otra, como por ejemplo relajarse. Un turista puede llegar a un destino con otros fines y combinar la bicicleta como motivación secundaria. Se suele combinar con otras actividades como el senderismo, actividades acuáticas, cultura, gastronomía, etc. Un ejemplo puede ser el "ciclismo de paseo" para mejorar la salud; también se pueden crear experiencias como una ruta ciclo-cultural, ciclo-gastronómica, ciclo-acuática entre tantas otras combinaciones posibles.

B. Según el lugar:

Este apartado es importante para poder analizar la posibilidad del ciclismo en las diferentes zonas y ver qué lugares son los más atractivos para diseñar rutas y así promover un desarrollo de esta modalidad de desplazamiento, tanto para los turistas potenciales como para los residentes. Montaña, carretera (Urbano, Interurbano o Mixto) y costa, son las principales zonas por las que suele transitar el ciclista.

C. Según el tipo de bicicleta: dependen de su funcionalidad.

C.1. Bicicletas para el ámbito deportivo:

- a) Mountainbike (MTB): también llamada “bicicleta todo terreno” (BTT), apropiada para los ciclistas de alto nivel o profesionales. Se caracteriza por ser apta para rutas de montaña o pendientes bruscas. Asimismo se emplea para superficies sin pavimentar, por caminos con piedras, troncos, u otros obstáculos, por lo que las ruedas son muy resistentes y los frenos son muy potentes para conducir por pendientes pronunciadas.
- b) Bicicleta de carretera: los profesionales usan este tipo de bicicleta, sobre todo, para realizar competiciones o carreras sobre carreteras o pistas. Suelen ser más ligeras para facilitar una mayor rapidez, como la “bicicletas de carbono”.

2. Bicicletas para el ocio o de uso habitual

Bicicleta urbana: conocida como “bicicleta de paseo” (más clásicas), “bicicleta doméstica” o “bicicleta híbrida” (más modernas), apropiadas para distancias cortas y terrenos llanos. La híbrida, como su nombre indica, es una mezcla entre la bicicleta de carretera y bicicleta todo terreno. Es apta para los residentes o turistas no profesionales que circulen por zonas urbanas. Se suele usar para ir de compras, al trabajo o simplemente para el ocio. Suele estar equipada con una cesta para transportar objetos personales o bolsas de compra. Algunos añaden un asiento trasero para niños para realizar viajes en familia. Otro caso es el Tándem, para más de una persona, sentadas una detrás de la otra (este modelo aún es poco conocido).

3. Nuevas tendencias: la industria de la bicicleta constantemente intenta lanzar nuevos productos al mercado como el E-Bike, conocida como la bicicleta eléctrica. Se trata de un vehículo que puede ser impulsado tanto por fuerza muscular como por el motor eléctrico de la bici, independientemente uno del otro, por lo que la bicicleta eléctrica podría ser atractiva para cualquier tipo de público, facilitando el tránsito por lugares de pendientes pronunciadas.

D. Según la actividad ciclista:

D.1. Recorrido extenso en bicicleta superior a un día que consta de alojamientos adaptados de bicicleta como parada nocturna.

D.2. Excursiones en bicicleta que se realizan en un tiempo inferior a un día. Estos se pueden combinar con diferentes tipos de transporte, como con guaguas o coches si se trata de un recorrido más largo.

En la siguiente tabla morfológica (Cuadro 1), se puede observar una síntesis de lo anterior, clasificando a los potenciales ciclistas en relación a su motivación, el lugar de realización y al tipo de bicicleta. Los ciclistas no vienen todos con un único fin, sino que las motivaciones para llevar a cabo el ciclismo varían entre unos y otros. Se destaca que el lugar de realización de la actividad entre los cicloturistas y los residentes es más cercano que frente a los deportistas profesionales. Así, uno de los factores más importantes para ver la posibilidad del ciclismo es a partir de su condición física: los deportistas o profesionales son más flexibles y pueden abarcar rutas de mayores pendientes y montañosas, mientras que los demás turistas lo llevarían a cabo por rutas más llanas. Así, en las zonas turísticas no sólo los turistas podrían aprovecharse de los caminos, sino también los residentes.

El E-Bike que aún está en desarrollo e investigación, podría servir de interés en un futuro, pues aparte de los deportistas y profesionales, también los menos entrenados podrían llevar el vehículo de dos ruedas por los terrenos de mayor pendiente.

Cuadro 1. Clasificación de las distintas vertientes del ciclismo

Clasificación Ciclismo	Personas ciclistas		Motivación	Lugar en Arona	Tipo de bicicleta
Cicloturistas	en sentido estricto	Turistas "Ciclismo como viaje"	Ocio	Zonas Urbanas, Paseo Marítimo	Bicicleta urbana, E-Bike, Tándem
	en sentido amplio	Turistas "Ciclismo como paseo"	Ocio la bicicleta no es su motivación principal, sino se incluye como oferta complementaria		
Residentes			Ocio Compras Escuela/trabajo Deporte habitual		
Deportistas, Profesionales			Carreras/campeonatos, superarse a sí mismo, mejorar su condición física	Montaña, Carretera interurbana	Mountainbike (BTT), Bicicleta de carretera
Futuro, innovación del E-Bike:					
Turistas no profesionales, Residentes			Ocio, Deporte habitual, Escuela/Trabajo, Compras	Montaña, Carretera interurbana, Zonas urbanas, Paseo marítimo	E-Bike

Elaboración propia

3. ÁREA DE ESTUDIO: ARONA

Arona es un municipio localizado en el extremo sur de la isla de Tenerife, que se caracteriza por tener una extensión de unos 81,79 km² y 8.930 habitantes en el año 2017 (ISTAC). A nivel topográfico, este municipio es un espacio que desciende suavemente desde sus 900 metros de altitud hacia la costa de forma poco abrupta, salpicado por algunos relieves de procedencia volcánica, donde se pueden encontrar numerosos conos volcánicos como la Montaña de Guaza, la Montaña de Chó y la Montaña de Chayofita, con una presencia de barrancos menos destacada que en otras áreas de Tenerife. Abarca más de 15 km de zona costera, disponiendo de varias playas de arena negra como la de las Burras. En el este, el litoral es más acantilado y rocoso, y en la zona occidental existen playas artificiales de arena blanca como las de Las Vistas y El Camisón (Gran Enciclopedia Virtual de Canarias).

Al localizarse en su mayor parte en la vertiente costera de sotavento, el clima es sustancialmente desértico, al presentar bajas precipitaciones. Las temperaturas medias anuales se concentran

entre los 16 y 25 grados, por lo que en este municipio se puede disfrutar de una gran cantidad de días soleados. Esta diferencia en el clima desde la zona costera hasta la cumbre conlleva que exista una gran variedad en la vegetación (Pérez, 2015). Este clima tan singular y único en combinación con el paisaje hace que sea de gran atractivo para el ciclismo.

Las principales áreas donde se podría fomentar el ciclismo en el municipio de Arona: son Costa del Silencio, Los Cristianos, Playa de las Américas, El Fraile - Las Galletas, Palm-Mar y Valle de San Lorenzo (GEVIC).

4. PLANIFICACIÓN TERRITORIAL DE LOS DESTINOS TURÍSTICO DEL MUNICIPIO DE ARONA: HISTORIA Y ACTUALIDAD

Arona es uno de los municipios donde comenzó el turismo en Tenerife. El boom turístico de los 60 en Los Cristianos causó una construcción masificada de hoteles en este municipio, y en pueblos como Costa del Silencio - Ten-Bel. Ya la Ley del suelo de 1956 facilitaba la construcción en suelo rústico, donde se erigieron los primeros establecimientos turísticos en la primera línea del mar, acotando territorio de la costa. Esto generó controversias entre quienes defendían la edificación de más establecimientos cercanos a la costa, y los que reclamaban la ampliación de la playa de Los Cristianos y Las Américas. No obstante, se procedió a la construcción masiva y desordenada de establecimientos turísticos, sin tener en cuenta el espacio natural y el paisaje (Pérez, 2015), y aún menos tuvieron en consideración la necesidad de acondicionar bien el lugar para el uso de la bicicleta. Esta construcción masiva fue determinante para que se insistiera en 2001 en una nueva normativa, la llamada “Ley de Moratoria Turística” que impidiera el crecimiento desordenado en un periodo de 10 años, excluyendo a los hoteles de 4 y 5 estrellas (Casal, 2006). Como resultado, existen pocos espacios libres que no sean de construcciones masivas de hoteles de estas 2 categorías, y una gran afluencia de turistas: solo Tenerife, con 900.000 habitantes cuenta con más de 5.000.000 de turistas alojados en 2017 (ISTAC).

Actualmente, según los datos del ISTAC, la isla de Tenerife posee 780 automóviles por cada 1.000 habitantes. Como consecuencia, en los pueblos del municipio las calles principales se caracterizan por un tráfico constante, con insuficiencia de aparcamientos, mientras que las carreteras secundarias son muy estrechas, sin haberse considerado la actividad ciclista como posibilidad de desarrollo. El resultado es el ruido, una molestia ininterrumpida que afecta en gran medida a la calidad turística, siendo la bici una alternativa para encontrar un equilibrio. Además de la planificación desordenada, la morfología relativamente abrupta de la isla en sí es otro obstáculo que podría dificultar el impulso de la bicicleta. No obstante, el desarrollo de un turismo responsable, sostenible, fomentando al cicloturismo podría ser financiado por políticas de apoyo para mejorar las infraestructuras y consecuentemente la seguridad de este modo de transporte.

4.1 Infraestructuras

La infraestructura es vital para permitir una movilidad segura de cualquier medio de transporte. Los ciclistas deben ser capaces de avanzar con seguridad y rapidez, y estacionar sus bicicletas

protegidas del robo y el vandalismo. En los destinos atractivos para los ciclistas, las zonas urbanas poseen carriles exclusivos para bicicletas junto a los caminos para los peatones, además de una señalización adecuada que funciona de acuerdo con la del automóvil, pues la seguridad es clave: la voluntad de ir en bicicleta depende en gran medida de que la gente se sienta segura.

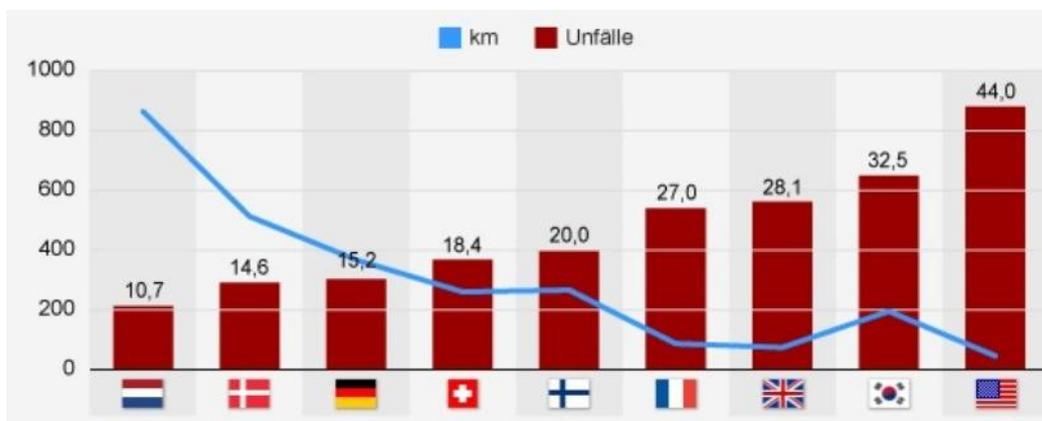


Figura 1. Contraste Km /Accidentes. (2015) Fuente: OECD/ITF, STATISTA

De acuerdo con el gráfico, creado por el portal *Statista* para la revista *Zeit Online*, tienden a ocurrir menos accidentes en países donde el ciclismo está extendido que en países donde la gente utiliza las bicicletas pocas veces. Esto, aunque parece contradictorio, significa que a largo plazo, cuantos más ciclistas conducen por las calles, menos accidentes se producen. Las razones son varias: la mejora de las infraestructuras incluyendo vías ciclistas seguras y buena señalización; los conductores adaptan su comportamiento cuando hay más ciclistas en la carretera; y asimismo, los conductores pueden volverse más respetuosos si van en bicicleta de vez en cuando.

Para entender una buena infraestructura ciclista, se debe saber cómo y qué forma pueden tener los caminos para los ciclistas. Según el BOE, la Ley 19/2001 sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por Real Decreto legislativo 339/1990, de 2 de marzo, existen 6 tipos de caminos para practicar ciclismo:

1. Vía ciclista: adaptada específicamente para los ciclistas con su señalización y espacio correspondiente que permite una circulación segura.
2. Carril - bici: situado junto a la carretera. Puede ser de un sólo sentido o de doble sentido.
3. Carril - bici protegido: está aislado de la calle, separado por elementos físicos que mejoran su seguridad.
4. Acera - bici: espacio de la acera peatonal que corresponde a un camino especialmente para ciclistas.
5. Pista-bici: vía ciclista separada del tránsito vehicular, cuyos recorridos son independientes de las carreteras.
6. Senda ciclable: camino apartado del tráfico automóvil, apto para peatones y ciclistas que circulan por espacios abiertos como bosques, parques, etc.

4.2 Planes y Proyectos

Actualmente se encuentran en marcha proyectos con diseños específicos de ingeniería para mejorar la seguridad entre el ciclista y el vehículo.

A nivel internacional, la Federación Europea de Ciclistas tiene en marcha un proyecto llamado "EuroVelo". Su objetivo es fomentar el cicloturismo, gracias a la creación de una red de rutas de un total de 66.000 km. La incorporación de Canarias al proyecto tendrá de plazo máximo hasta el año 2019. Así, el municipio de Arona en cooperación con los demás municipios podría aprovechar la oportunidad e invertir en políticas de apoyo para desarrollar las infraestructuras adecuadas.

A nivel Canario, según Canarias7, el Cabildo de Tenerife tiene en marcha un proyecto que se basa en un programa de acciones planificadas hasta 2021, para mejorar la seguridad de las vías ciclistas de la isla. La inversión prevista es de 7,4 millones de euros. Las líneas de actuación incluyen municipios del norte y del sur siendo Arona uno de los beneficiados. Una de las actuaciones sería rehabilitar aquellas carreteras transitadas por los ciclistas como la TF- 652 Las Chafiras - Las Galletas, TF-655 Las Chafiras - Los Cristianos. También se incluye la mejora del firme en varios tramos de las siguientes vías: TF- 66 Valle San Lorenzo y Las Galletas.

Asimismo, conforme el Gobierno de Canarias, se está confeccionando un "Plan Canario de la bicicleta 2018-2022" impulsado por la Dirección General de Transportes del Gobierno de Canarias, cuyo fin principal es el de fomentar la utilización de la bicicleta de una forma más segura en el archipiélago, creando una red de bicicletas que facilite la convivencia entre ciclistas, conductores y peatones, ofreciendo servicios para el uso de la bicicleta pública, además de incentivar el transporte intermodal, en el que se pueda combinar la utilización conjunta del transporte público con la bicicleta y concienciar a la ciudadanía de la importancia de utilizar un tipo de transporte sostenible. El proyecto debe estar elaborado a finales de agosto de 2018, formando parte de "la política integral de movilidad sostenible". En él participarán las distintas administraciones y se profundizará en distintos ámbitos competenciales que pueden ser medio ambiente, transporte y uso del suelo, entre otros. El plan se basará en otros proyectos que se han desarrollado en Andalucía y Copenhague, que han tenido un gran éxito al incrementarse el uso de la bicicleta y disminuir el número de accidentes.

4.3 Ideas innovadoras en el mundo del ciclismo

Existen destinos que se están planteando otra forma de habilitar vías ciclistas cuando el espacio está limitado. Con la colaboración de profesionales de ingeniería, están desarrollando planes que pueden hacerse realidad, si bien es una inversión de riesgo que requiere mucho dinero. Algunos modelos de vías ciclistas a la falta de espacio son las siguientes:

En primer lugar, varios arquitectos de "The River Cycleway Consortium" planean la construcción de un carril para bicicletas flotantes en el Támesis, llamado el River Cycleway. La solución consiste en trasladar el carril bici al agua (Fig. 2).

En segundo lugar, el arquitecto Norman Foster ha propuesto una ciclovía llamada SkyCycle como cambio en la forma de tránsito en las alturas de Londres, que incluso se podría construir en los bordes de la ciudad. (Fig. 3).

En tercer lugar, se inauguró en el año 2016 la Ciclovía de Niemeyer en Río, una vía de 3,9 km que facilita la conexión entre los barrios Leblon y São Conrado como otra vía más rápida adicional a las del coche y el autobús. (Fig.4).



Figura 2. River Cycleway



Figura 3. Sky Cycle



Figura 4. Ciclovía de Niemeyer

5. ANÁLISIS DE CASOS DE ÉXITO: BENCHMARKING

5.1 A nivel internacional: Alemania

El cicloturismo en Alemania genera miles de millones de beneficios como uno de los ámbitos más importantes de la demanda turística. Según un estudio promovido por DTV (*Deutscher Tourismus Verband*), se calcularon unas ventas anuales brutas de al menos 9.160 millones de euros a través del gasto de los cicloturistas alemanes. Es destacable que la gran mayoría de los cicloturistas llegaban al destino en coche, por lo que el turismo nacional es uno de los más importantes.

El 95 % de los ciclistas procedentes de Alemania tienen una edad media de 45,7 años, y viajan en bicicleta principalmente en grupos pequeños o de forma individual. La excursión predominante en bicicleta se extiende a lo largo de 40 km, y se suele combinar con otros medios de transporte como el coche. Los motivos decisivos para la elección del destino son el atractivo paisajístico como el Main-Radweg (Fig. 5) pudiendo los ciclistas realizar extensos recorridos explorando las particularidades de cada región y por otro lado, los carriles de calidad disponibles para bicicletas. Además, el ocio, es decir, la diversión y pasar el tiempo con la familia es un factor clave para el cicloturista predominante.

Los ciclistas no permanecen en sus bicicletas todo el día, sino que se caracterizan por combinarlas con una amplia diversidad de actividades. Aparte de ir en bicicleta por la naturaleza y juntarlo con senderismo, se suele combinar con atracciones culturales, gastronómicas y el wellness¹. Además, gran parte de los cicloturistas parecen estar interesados por lugares donde existe una posibilidad de baño, como por los ríos o lagos de Alemania². Sin embargo, el turismo que requiere un equipamiento deportivo más voluminoso, como el golf o deportes acuáticos, rara vez se combina con viajes en bicicleta. Suele ser, por tanto, un turismo de menor equipamiento.

Los meses de mayor atracción son de mayo a octubre, ya que el invierno se caracteriza por ser muy frío, por lo que existe una gran diferencia entre la proporción de ciclistas en los meses de invierno y verano.³

Referente a las infraestructuras, Alemania dispone de una amplia red de ciclovías. De acuerdo con BMVI, ofrece un total de 75.900 km de rutas turísticas. Algunas de ellas se cruzan con la red europea de rutas ciclistas de larga distancia "Eurovelo". Por ejemplo, el llamado "Elberadweg" (Fig. 6), una vía ciclista de 1.260 kilómetros a lo largo del río Elba, que traza las fronteras con la

república checa. Con respecto a la señalización, el semáforo adaptado para el ciclista en los cruces está presente en muchas partes de Alemania como elemento de seguridad, donde el semáforo cambia al color verde unos 8 segundos antes que la del automóvil. Además, el estado federado Sarre puede servir de ejemplo con respecto a la señalética: la mayoría de los caminos tienen a disposición un pequeño mapa general con una red de rutas, un gran mapa detallado con carriles bici señalizados, e información multilingüe sobre rutas detalladas, información general, fotos y patrocinadores. Los paneles informativos están situados a lo largo de los itinerarios principales en los puntos centrales de las vías ciclistas, en áreas de descanso, estaciones de ferrocarril, etc. Otros lugares, como Uckermark, destacan por una señalización integrada, tanto de rutas de ciclismo como senderismo, pues muchas personas suelen realizar estas actividades en combinación. En cuanto a la seguridad destaca Münster, que puede servir de ejemplo para cruces de mayor complejidad con carriles - bici bien señalizados y pavimentados (Fig. 7).

Existen alojamientos especialmente adaptados, como “Bett+Bike”, que incluye servicios como préstamos de bicicletas de todo tipo (incluyendo eléctricas), servicios de reparación, excursiones organizadas, traslados, preparación de “pic-nic” y consejos de profesionales sobre lugares atractivos para practicar ciclismo, entre otros.

Varios lugares cuentan con una aplicación móvil con rutas disponibles como la “Radl-App” de Baviera que sirve para acceder a información en cualquier lugar sobre descripciones de carriles bici, mapas y puntos de interés. Con el planificador de rutas en bicicleta se puede calcular de forma espontánea un cambio de ruta. Asimismo, se puede acceder directamente y sin conexión de Internet a los carriles-bici y a las rutas más populares.

Haciendo referencia a la educación, en las escuelas se aprende tanto de forma práctica como teórica cómo hacer uso de la bicicleta de manera segura y respetuosa. También en las autoescuelas se concientiza a respetar a las personas ciclistas. Sobre todo, con el “ángulo muerto”, un área invisible para los conductores de peligro hacia los ciclistas y se aprende a girar la cabeza y mirar por las ventanillas laterales.



Figura 5. Main-Radweg



Figura 6. Elberadweg



Figura 7. Cruce para ciclistas

5.2 Nacional: Alcudia (Mallorca)

Mallorca se ha convertido en estos últimos diez años en un destino atractivo para los ciclistas, especialmente Alcudia. Esta localidad situada al noroeste de la Isla tenía una escasa temporada de cinco meses al año, quedando prácticamente vacía el resto del año.

¹ En el caso de Arona, la creación de combinaciones adecuadas como una ruta ciclo-gastronómica, ciclo-cultural, etc.

² Las rutas cerca del mar en el paseo marítimo de Los Cristianos y Las Américas al preferir posibilidades de baño.

³ Potenciarlo, sobre todo, en invierno, cuando los destinos nórdicos padecen de un clima frío.

Negocios y establecimientos tuvieron que adaptarse al ciclismo, para poder sobrevivir, incorporando espacios para las bicicletas y equipamiento, como ejemplifican las cadenas: Vanity hoteles y Riu. Estos hoteles disponen de lo esencial para el ciclista: fisioterapeutas, entrenadores personales, nutricionistas con menús con dietas especiales. Otro ejemplo es el hotel Zafiro situado en el Port de Alcudia, que ofrece instalaciones y servicios como soporte mecánico, para hinchar bombas, consejos bici, seguros de ciclistas, rutas guiadas, alquiler de bicicletas, rutas de ciudad, montaña e interurbanas. Cada vez son más las empresas que deciden apostar por este tipo de turismo como opción complementaria al sol y playa.

Referente a las infraestructuras, los carriles bicis que unen Alcudia con Pollenca se caracterizan por tener una amplia separación con respecto a la carretera y su ubicación está a la vez del mar, por lo que el ciclista puede disfrutar de unas agradables vistas (Fig. 8)



Figura 8. Carril para bicicletas

Palma de Mallorca también ha decidido desarrollar este tipo de deporte, a través del Bike Sharing (Fig. 9). A lo largo de la ciudad se pueden observar diversos puestos de estacionamientos para este servicio. Consiste en alquilar una bicicleta durante un tiempo determinado a un precio asequible, que se ha puesto en marcha por parte del Ayuntamiento, con el fin de motivar a la población a utilizar este vehículo. Existen gran cantidad de puestos a lo largo de la ciudad por lo que el usuario puede dejarlo cuando lo desee.



Figura 9. Bike Sharing en Palma de Mallorca

En consideración al perfil del ciclista que acude a la Isla, es un ciclista profesional que ronda la edad de media de los 45 años, destacando que cada vez son más las personas mayores interesadas en la práctica del mismo. Grandes profesionales del deporte como Chris Fromme preparan cada año la pretemporada en Mallorca. Las motivaciones principales que tiene el ciclista de acudir a esta isla son el clima, los desniveles, y el respeto que se tiene hacia las bicicletas, además de la cantidad de infraestructuras que hay para ellas.

Por otra parte se encuentran las personas que practican ciclismo por ocio o como complemento a sus segundas vacaciones como las familias. Este tipo de perfil juega un papel importante la

bicicleta eléctrica, ya que no requiere de especial de condición física. Las nacionalidades más destacadas son la alemana, belga e inglesa. La temporada alta ciclista es en invierno, puesto que suelen ser personas que viene de países fríos donde les es imposible practicar el ciclismo.

A través de varias entrevistas realizadas a personas residentes, se obtienen diversos datos. La gran mayoría de personas están totalmente de acuerdo con esta actividad al permitir que su economía siga creciendo. Además, afirman que debido al buen desarrollo de las infraestructuras y carriles bicis le han motivado y despertado el interés en practicarlo.

En la isla también se realizan competiciones como el Ironman y pretemporadas para grandes Tours. Además de todo esto, la Isla cuenta con grandes centros de preparación, como “Rafa Nadal Sport Centre” tanto para amateur como para profesionales. Este centro cuenta con un gran equipamiento y un equipo de profesionales.

5.3 A nivel insular: Lanzarote

Lanzarote, un destino cuya estrategia actual es posicionarse con una amplia oferta de turismo deportivo, apuesta especialmente por el cicloturismo, con el objetivo de que la isla sea un destino sostenible (La Voz de Lanzarote). Para ello ya dispone de un carril bici que abarca gran parte de la zona costera oriental hasta Arrecife, y una línea de Autobús (501) que puede transportar bicicletas (Lanzarote Cycling). Al caracterizarse por tener costas muy planas y montañas con una altitud máxima de 670 metros (Spain-Lanzarote), es un destino que oferta una gran variedad de rutas de distintos niveles de dificultad, que se pueden llevar a cabo en carreteras de asfalto, en caminos de montaña, entre volcanes o a lo largo de la costa, siendo también su clima un gran factor atractor (Lanzarote Cycling).

En 2007, el servicio de Seguridad y Educación Vial comenzó a incorporar algunos aparcabicis en la zona de los institutos y en aquellas áreas de atracción turística. Más tarde, el Cabildo de Lanzarote empezó a implementar señalética para los recorridos de montaña. En 2008 implementó el “Plan Vía Ciclista” que comunicaba a las áreas de Teguiise con Arrecife y Puerto del Carmen, con un carril bici de 20 km de largo, cuyos objetivos eran aportar una mayor seguridad al ciclista al no tener que frecuentar por las carreteras secundarias, y promover la bicicleta como medio de transporte (La Voz de Lanzarote). En el año 2015, el Cabildo junto con la Dirección General de Tráfico acordaron poner más señales de seguridad y radares en las carreteras que comunicaran la zona Norte con el Sur, con la finalidad de que los ciclistas pudieran circular de forma más segura (Pedaleando por Canarias). En 2018 se propone otro recorrido del proyecto Vía Ciclista, en el que tanto los empleados del aeropuerto como los pasajeros puedan acceder al aeropuerto con un propio carril ciclista (Cabildo de Lanzarote). Desde hace años en Lanzarote existe un complejo deportivo llamado “Club La Santa”, que dispone de un centro de ciclismo y taller de bicicletas, en el que se prestan gratuitamente distintos tipos de bicicletas para cualquier edad. Igualmente, organiza el triatlón para “Ironman Lanzarote”. En una parte de la competición los participantes tienen que recorrer en bicicleta 180,2 km (Ironman). Se ofertan varias competiciones de renombre que llegan a ser un factor atrayente para los ciclistas a la hora de elegir un destino (Club Santa).

Promoviendo el ciclismo como alternativa al turismo de sol y playa, se ha desarrollado el “European Sports Destination-Bike”, un club de productos, con el fin de trabajar con distintas

empresas relacionadas con esta actividad. Ya se han realizado algunas acciones de promoción en la feria Bike de Madrid (Cabildo de Lanzarote).

6. METODOLOGÍA

En este análisis se ha empleado tanto una metodología cuantitativa como cualitativa, con el objetivo de determinar el perfil del ciclista que practica esta actividad y de conocer los distintos puntos de vista de la población local, las personas turistas, los concejales del municipio de Arona así como la opinión de los responsables de las oficinas de información turística y de las empresas destinadas a esta actividad.

En primer lugar, referente a la metodología cuantitativa, se ha diseñado una encuesta online destinada a los residentes y como soporte se ha empleado un cuestionario semiestructurado con preguntas cerradas y multirrespuesta. (Ver Anexo 1). El cuestionario se ha estructurado en dos partes. En la primera de ellas se identifica al equipo de investigación y se describe brevemente el objetivo del análisis. En este apartado se establecen una serie de cuestiones sociodemográficas, siendo algunas de ellas preguntas abiertas. Con respecto a la segunda parte, dependiendo de si han contestado “Sí” o “No” al uso de la bicicleta, disponen de diferentes preguntas. Al finalizar, tienen la opción de comentar en profundidad algún aspecto que no se haya considerado.

En segundo lugar, se aplica una metodología cualitativa donde se elabora un cuestionario en inglés y alemán para los turistas ciclistas. Las encuestas se han llevado a cabo a principios de junio de forma personal en las zonas más turísticas del municipio de Arona. Sin embargo, fue dificultoso contactar con ellos, porque al estar utilizando la bicicleta, la gran mayoría no estaba dispuesto a parar y realizar la encuesta. Al recoger una muestra tan pequeña, consideramos que no son de carácter representativo, siendo una herramienta más cualitativa. Se comienza con la presentación del objeto de estudio, luego se detallan las preguntas sociodemográficas, y cuestiones de respuesta múltiple para conocer si el ciclismo es una motivación primaria o secundaria para el turista que visita el municipio de Arona, y qué tipo de rutas suele transitar. De igual forma, la persona encuestada responde unas cuestiones según su grado de satisfacción relacionada con la seguridad e infraestructuras (Anexo 2).

En el caso de las entrevistas, las destinadas a las oficinas de turismo y empresas de alquiler de bicicletas se orientaban a conocer en mayor profundidad el perfil del turista, mientras que las dirigidas a los concejales en infraestructuras se centraban en los proyectos y posibilidades de desarrollo del cicloturismo en el Sur de Tenerife.

A su vez, los componentes de este estudio realizaron una serie de investigaciones de campo, donde uno de los miembros se trasladó a la isla de Mallorca, para analizar y observar cómo se desarrolla el ciclismo en la Isla. Del mismo modo esto se llevó a cabo en el municipio de Arona donde los integrantes de la investigación se pusieron en el lugar del ciclista y recorrieron con la bicicleta las rutas habituales para conocer qué problemas se afrontan.

7.RESULTADOS

7.1 Encuesta

7.1.1 Residentes

En primer lugar, los residentes que sí utilizan la bicicleta, tienen como media 41 años y no acuden a los establecimientos de alquiler de bicicletas, ya que disponen de bicicleta propia, que suele ser principalmente de montaña, urbana y de carretera. Sin embargo, ninguno de los encuestados utiliza la eléctrica siendo necesario fomentarla, para que más personas puedan acceder a zonas más dificultosas y con mayor pendiente. Entre los datos obtenidos se puede destacar que un 57,9% de las personas encuestadas practican esta actividad de forma individual frente a un 13,2 % que lo realizan en grupo, mientras que un 28,9% ambas modalidades. Esto muestra una tendencia de que las personas encuestadas, independientemente de si son profesionales o realizan el ciclismo como ocio, desarrollan esta actividad de forma preferentemente individual. Esto se puede deber a que no existe una concienciación sobre este tipo de deporte, por lo que al no ser un tipo de transporte habitual, el residente puede no tener tantos conocidos para realizar esta actividad de forma conjunta.

Un dato que se acentúa es que hay una menor proporción de mujeres que utilizan la bicicleta, un 21% frente a un 79% de varones. Practican el ciclismo varias veces a la semana o al mes y especialmente con fines de ocio en los pueblos.

Se destaca un paralelismo entre el fin que tiene el ciclista con la bicicleta y la frecuencia de su uso. Para los que utilizan la bicicleta con fines deportivos, predomina utilizarla por lo menos una vez a la semana y a diario, mientras que los que la utilizan con fines de ocio sólo suelen hacerlo entre 1 a 5 veces al año ó 1 vez al mes. Aquellos que tienen el ocio como fin primordial suelen circular por los paseos marítimos, mientras que los deportistas circulan más bien por carreteras interurbanas y carreteras de montaña. Sin embargo, la circulación por el pueblo predomina con respecto al paseo marítimo. Esto puede deberse a que el transporte público y los vehículos privados no están adaptados para las bicicletas, siendo esto fundamental para atraer a más ciclistas costeros. Se puede constatar una necesidad de mejora evidente respecto a la existencia de un espacio suficiente en las carreteras, la delimitación y señalización de las vías ciclistas, y la posibilidad de aparcar la bicicleta de manera segura. De 38 personas encuestadas, 20 consideran que el espacio entre el ciclista y el vehículo es muy inadecuado, 12 consideran que es inadecuado, 4 que es algo inadecuado y sólo 2 personas lo consideran como adecuado. Con respecto a las vías ciclistas delimitadas y señalizadas y con respecto al aparcamiento - bici disponibles se encuentran respuestas similares (Fig. 10).

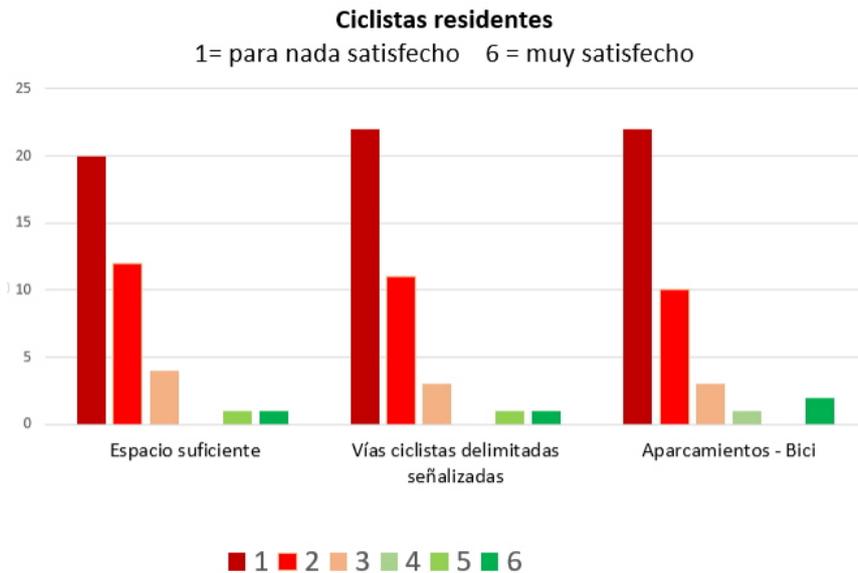


Figura 10. Gráfica sobre el nivel de satisfacción de los ciclistas residentes

En el apartado de respuestas abiertas, algunos residentes resaltan que el ciclista está desprotegido ante la inexistencia de seguridad en la zona. No obstante, para ellos es importante que haya un respeto mutuo entre los conductores y los ciclistas. A su vez, demandan una mejora de las infraestructuras, para que residentes y turistas puedan convivir conjuntamente de forma favorable. Exigen una rápida actuación por parte del Gobierno de Canarias, invirtiendo en la rehabilitación de las infraestructuras vinculadas a la potenciación sinérgica del ciclismo y el turismo.

En segundo lugar, de los 46 personas encuestadas, las razones por las cuáles no utilizan la bicicleta son, de mayor a menor proporción: que no existen carriles de bicicleta adecuados (27); no disponen de bicicleta (22); inseguridad (21), no existen espacios públicos para dejar la bici (10), desniveles (9), no les gusta (6) y el clima (2).

Un 89,1% declara que utilizan como transporte habitual los vehículos de motor frente a un 17,4% que emplea el transporte público, por lo que para fomentar el uso de un transporte más sostenible, sería primordial que los autobuses permitan incorporar la bici, y que se equipen a los coches con bacas para estas. El diseño de bicicletas ligeras y compactas como innovación podría promover su uso al ser de fácil y cómodo transporte. En las respuestas abiertas, comentan que no hay seguridad en las carreteras y que no están adaptadas para el ciclista al tener arcones extremadamente estrechos.

7.1.2 A los turistas

Tras la encuesta realizada a principios de junio de 2018 a varios cicloturistas en el municipio de Arona, se puede destacar que el perfil del turista que practica esta actividad suele ser de ambos géneros, cuya edad está comprendida entre los 20 y los 65, con una media de 43 años de edad y un poder adquisitivo medio-alto. Proceden principalmente de los países nórdicos como Holanda, también otros como Bélgica, Inglaterra, Alemania, Islandia e Italia. La mayoría ha estado en Tenerife con anterioridad. Algunos han repetido hasta 20 veces. Entre las personas encuestadas, la mayoría son parejas cuya motivación principal no es la bicicleta, sino que la

utilizan como una actividad complementaria al sol, la playa y la naturaleza como actividad de ocio y no tanto a nivel deportivo. Existe una correlación con respecto a la motivación del viaje y la finalidad de la bicicleta. Mientras que las personas que ven la bicicleta como segunda motivación la utilizan con la finalidad de ocio, quienes utilizan la bici como motivación principal del viaje aspiran a utilizarla para fines más deportivos o profesionales. Según las personas encuestadas, emplean fundamentalmente la bicicleta urbana y transitan los paseos marítimos, especialmente desde Los Cristianos a La Caleta, ya que consideran que las carreteras son peligrosas para el ciclista.

Asimismo, consideran que las calles no disponen de suficiente espacio para que tanto los conductores como los ciclistas puedan circular adecuadamente y tampoco existe una correcta señalización y delimitación de las rutas. Las opiniones varían entre los usuarios referente a si hay suficientes puntos de estacionamiento, por lo que se podría considerar que los que están de acuerdo, se debe a que no existe problemas para dejar su bici en cualquier lugar como en las farolas, algo muy habitual en Los Cristianos, mientras que los que no están de acuerdo desean tener más puntos de estacionamiento que sean seguros y cómodos. Por último, la gran mayoría considera que el ciclismo en Arona respecto a su lugar de residencia se encuentra en peores condiciones.

7.2 Entrevistas

7.2.1 Tiendas de alquiler de bicicleta

En este apartado se reflejan los datos obtenidos tras realizar diversas entrevistas a empresas de ciclismo, la mayoría en el municipio de Arona: Bikepoint (Las Américas), BikeexperienceTenerife (Las Américas), Easybikerent (Los Cristianos) y Bikronos (Las Chafiras).

Todas coinciden en que las infraestructuras en el municipio no son aptas, ya que la Isla no dispone de carriles bici ni de condiciones de con seguridad para la práctica de esta actividad.

Hacen hincapié en que las rotondas y cruces son especialmente peligrosos. Además, la congestión del tráfico y el comportamiento irrespetuoso de los coches dificultan aún más su práctica. También coinciden en la poca existencia de espacios públicos para dejar la bici, así como en la escasez de carriles bicis.

Destacan que la temporada alta es en invierno, con clientes de procedencia nórdica, belga, inglesa y alemana con alto poder adquisitivo, teniendo como ruta más vendida el Teide mientras que en verano acuden más residentes y familias. Estos llevan a cabo un recorrido más corto, destacando la ruta del paseo que conecta Los Cristianos a La Caleta. Esta ruta se caracteriza por una gran aglomeración de personas por lo que destacan la necesidad de un carril bici que brinde al turista un mayor disfrute y comodidad.

Además, resaltan la creciente demanda por la bicicleta eléctrica, una opción para aquellas personas que no quieran desarrollar tanto desgaste físico.

7.2.2 Entrevistas a los puntos de información turística

Según las entrevistas realizadas en las oficinas de turismo del municipio de Arona, el perfil de la persona ciclista comprende una edad entre 40 y 70 años, con predominio de nacionalidad

francesa, belga y alemana, y en menor proporción españoles, aunque desde el año 2018 se ha incrementado la demanda por parte de los italianos.

Todos coinciden en que existe cada vez más una demanda creciente por el cicloturismo. Afirman que muchos turistas preguntan por carriles bicis o lugares por donde poder circular de forma segura. En las oficinas de Los Cristianos y Costa Adeje recomiendan el carril de San Eugenio y el situado en los alrededores del campo de fútbol de Los Cristianos, pero consideran que esto es insuficiente y discontinuo, por lo que opinan que es urgente que se construyan carriles bicis, ya no sólo por estética sino por la seguridad de los propios turistas. También opinan que es incomprensible que no se haya tomado alguna medida al respecto, ya que incluir solo señalética y puntos de aparcamiento no genera ningún tipo de motivación para su uso.

7.2.3 Entrevistas a personal del Ayuntamiento de Arona

Se entrevistó a un responsable de las infraestructuras del municipio de Arona. El arquitecto técnico considera que las carreteras en un principio fueron mal planeadas y la realización de vías ciclistas sería muy complicada al ser generalmente estrechas. En gran parte de las carreteras de Arona el arcén es demasiado estrecho sin existir un espacio de seguridad (1,5 metros), lo que impide la realización de un carril bici. En los paseos marítimos añade que no existe espacio con respecto al volumen de turistas para implantar un carril bici, pues debe ser continuo y no por tramos, por lo que supuestamente no es viable. Al preguntar sobre el proyecto de acondicionamiento de las carreteras TF-66, TF-655 y TF-652 para el circuito ciclista que el Cabildo prevé en Las Galletas-El Palmar-Guaza-Chafiras, afirma que todavía está en estudio y no se sabe si se realizará una ampliación de arcén o construyendo un carril bici independiente de la carretera actual.

El proyecto que dio a conocer es el Urban, una estrategia innovadora de regeneración urbana para un desarrollo territorial sostenible de las Galletas, El Fraile y Costa del Silencio, que incluye al Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Arona, presentado en agosto de 2010. Este proyecto únicamente se centró en la población local, sin tener en cuenta el potencial turístico que podría haber tenido. Tuvo muchas críticas por parte de los residentes por implantar aparcabicicletas, restando espacio de los aparcamientos para los coches.

7.3 Trabajo de campo

En el mes de Mayo, una de las integrantes de este análisis, realizó un trabajo de campo en Mallorca. Allí recorrió en bicicleta la isla, pudiendo observar que a lo largo de todo el trayecto había carriles bici que, además de estar bien acondicionados, disponían de suficiente espacio para cada sentido, con su respectiva señal, incluso en algunos tramos se indica la velocidad máxima a tomar. Cada vez que tenía parar para un descanso, la zona contaba con un espacio para dejar la bicicleta de forma segura. Aquí se puede observar uno de los locales en los que estuvo, con su respectivo lugar para dejar el vehículo.

Se pudo observar cómo hasta los propios locales de playa dejan espacio para bicicletas y las personas manifiestan un mayor respeto hacia los ciclistas, sin recibir ninguna clase de hostilidad en ningún momento.

En el caso de Tenerife, en el mes de junio, con el fin de poder comprender mejor la situación de los ciclistas, las componentes realizaron un recorrido en bicicleta por el paseo marítimo desde Los Cristianos hasta La Caleta. Desde el comienzo del recorrido se pudo analizar que había una mala planificación. Durante el recorrido había una gran masificación de turistas lo que dificulta el recorrido. Se pudo observar como los turistas que transitaban con su bicicleta tenían que estar constantemente tocando el timbre, lo que generaba malestar a los paseantes. Tras interactuar con algunos turistas, estos comentaban que les encantaba el lugar y pasear cerca de la costa, pero lo tenían que realizar de forma excesivamente lenta para no tener que atropellar a ningún peatón, además de que solo se limitaban a realizar ciclismo en la costa, ya que no se arriesgaban a recorrer otros lugares por la falta de seguridad. Asimismo, durante el trayecto había una gran cantidad de ciclistas que constantemente pasaban por la zona, la gran mayoría lo realizaba de forma individual, en parejas y en pequeños grupos, normalmente una familia con niños pequeños, e incluso había personas en sillas de ruedas con la bicicleta adaptada. El paseo marítimo carecía de puntos de estacionamiento de bicicletas, por lo que a lo largo de todo el recorrido se podían encontrar bicicletas estacionadas en las farolas y palmeras, y los pocos puntos de estacionamiento no tenían la señalética adecuada. Referente al carril bici que se encuentra en San Eugenio, es corto y demasiado estrecho, cuando la acera es bastante amplia, la señal que indica que es un carril bici es excesivamente pequeña, por lo que puede pasar desapercibida perfectamente. El inconveniente de este carril es que los ciclistas no pueden transitar por la zona en ambas direcciones, por lo que cuando se acerca alguno en el sentido contrario tenían que frenar o salirse del carril bici.

Había tramos donde la acera era amplia, pero estaba mal organizada, pues había una gran cantidad de bancos que se podrían haber colocado de otra manera para aprovechar el espacio. También había zonas turísticas, donde la acera era amplia y se prohibía el tránsito a las bicicletas, siendo de uso exclusivo para los peatones y personas de movilidad reducida. Sin embargo, la mayoría de los turistas que se observaron no prestaban atención a estas señales.

Otra de las integrantes pudo analizar durante una semana el tránsito de los ciclistas en la carretera secundaria TF-66, que enlaza Las Galletas, El Fraile y Guaza. Observó que hay ciclistas recorriendo estas carreteras constantemente. Se pone de manifiesto que son personas que están preparadas físicamente para esta actividad. Suelen realizarlo de forma individual, en parejas y en pequeños grupos. Transitan por el arcén, en ocasiones muy cerca del carril. Cuando van en grupo, algunos invaden el carril. Referente a los conductores, aunque hay señalética, en general no respetan la distancia de seguridad. Debido a esta razón, probablemente se tomó la decisión de aumentar la señalización en esta zona referente a mantener la distancia mínima.

Otras carreteras secundarias bastante transitadas son la TF-653 y TF-652 que une Pal-Mar con Guargacho, y la TF-655 que conecta Guaza con Los Cristianos. Con respecto a las dos últimas carreteras, especialmente la TF-653, el arcén es muy estrecho y en algunos tramos casi inexistente, siendo de gran peligro para los ciclistas.

Se ha observado también que, desde el año 2017 se han incorporado, en la zona de El Fraile, Las Galletas y Costa del Silencio, señales de precaución sobre la importancia de mantener la distancia de seguridad, bastantes puntos para que los ciclistas puedan estacionar su bicicleta en el interior de cada pueblo con sus respectivas señales, y también se han instalado señales informativas para que los ciclistas conozcan exactamente qué distancia hay entre los núcleos poblacionales. Aún así, la mayoría de los puntos para estacionar en el Fraile suelen estar vacíos

y los que se localizan en Las Galletas están en mal estado. A pesar de algunas mejoras, estos núcleos no disponen de carreteras adaptadas, ni carriles para ciclistas, por lo que la mayoría de ciclistas tienen que utilizar las aceras, dificultando el paso de peatones, o el tránsito de ciclistas por las carreteras.

8. Posibilidades de mejora

Antes del diseño de los nuevos productos turísticos sería necesario que se mejoren las infraestructuras como base para su posible desarrollo. Aspectos muy mejorables serían:

- Calmar el tráfico, reduciendo la velocidad en zonas urbanas a 30 km/h , e incorporando radares;
- Crear espacios de aparcamiento de bicicleta en las zonas públicas, restaurantes y otros puntos de afluencia ciclista;
- Incorporar vías ciclistas en todas las zonas turísticas donde hay espacio disponible;
- Mejorar la señalización en zonas frecuentadas por ciclistas que no se contradiga con la del conductor;
- Adaptar la bicicleta para los distintos tipos de transporte, sea guagua, barco o coche privado de alquileres de coche para facilitar el traslado de la misma.

Referente a las carreteras secundarias como la TF-66, la TF-652, la TF-653 y la TF-655, tendrían que ampliar los arcones, para que el ciclista que acuda a la isla de Tenerife pueda tener su espacio y más si lo utilizan de forma grupal. La carretera TF-653 (Guargacho - Pal-Mar) sería una de las que más atención requiere por su estado, siguiendo el ejemplo de Mallorca. Otra de las medidas sería añadir radares en las carreteras secundarias, para que los conductores disminuyan la velocidad en esos tramos, ya que se suelen producir bastantes accidentes en ellas. Se podría incorporar también más señalética, para que el ciclista pudiera parar en los pueblos que conectan con estas carreteras y poder descansar o tomarse algo.

9. LOS PRODUCTOS TURÍSTICOS DEL CICLOTURISMO EN EL SUR DE TENERIFE

9.1 Diseño de una oferta en cicloturismo con sus diversas propuestas con respecto a los distintos segmentos analizados

Los ejes en los que se centran las propuestas son los siguientes:

- Sostenibilidad: es un eje clave para garantizar el futuro de las siguientes generaciones, ofreciendo una forma de transporte más sostenible a nivel medioambiental, económico y social.
- Innovación: aportar una nueva alternativa para el mercado, creando una red de infraestructuras ciclistas, que mejore las condiciones de accesibilidad y que garantice un transporte seguro, así como potenciar el E-Bike.
- Gestión integrada: el valor percibido por el cicloturista en Arona está influido por múltiples experiencias, por lo que su potencial debe ser gestionado y coordinado como ya sucede con el transporte, seguridad, limpieza, playas, etc. Por ello, las rutas que se diseñarán en el siguiente apartado serán principalmente para que aquellos, que realizan el ciclismo como actividad complementaria.

9.1.1 Cicloturistas de ocio y residentes

En este apartado se diseñarán rutas para familias con niños, parejas y personas de edad avanzada, que buscan en la bicicleta una forma de paseo cómoda para su tiempo de esparcimiento. El objetivo es, sobre todo, promover la bicicleta como una nueva forma de transporte habitual en el municipio de Arona. Las propuestas son las siguientes:

Propuesta 1: Adaptar el paseo marítimo desde Los Cristianos hasta La Caleta con su correspondiente vía ciclista, con dos sentidos de circulación.

Esta propuesta resultó de observar la masa de turistas que impide a los ciclistas desplazarse adecuadamente, pues siempre tienen que tocar el timbre y no pueden recorrer un camino sin desviarse constantemente. Es una problemática y a la vez una necesidad, pues cada vez circulan más ciclistas por este paseo, aumentando así la probabilidad de accidentes entre peatones, ciclistas y afectando a la calidad de experiencia de sus vacaciones y, consecuentemente, a la imagen global de Tenerife Sur como destino turístico de calidad.



Figura 11. Turistas transitando el Paseo marítimo. Foto propia.

Ante esta problemática, la solución sería la incorporación de un carril bici protegido para que cada grupo de persona tenga su zona de paseo sin molestias e interrupciones.



Figura 12. Diseño de la vía ciclista Los Cristianos-La Caleta. Elaboración propia.



**Figura 13. Paseo de las Américas en la actualidad/ Paseo de las Américas con carril Bici.
Diseño de vía ciclista protegida. Elaboración propia.**

Los carriles bicis tendrán incorporados cada 90 metros pasos de cebra para que los peatones puedan pasar hacia el otro lado de la calle. No solo es importante garantizar la seguridad del ciclista, sino también la de los peatones, y así poder evitar accidentes.

Se podría crear una ruta “Ciclo-Acuática”, parando en las playas más atractivas de la zona turística de Arona para disfrutar de un baño antes de seguir en bicicleta.

A partir de la vía ciclista se podría implementar un servicio público de bicicletas, como el Bike-Sharing en Mallorca o en Las Palmas Gran Canaria la llamada “Sitycleta”, disponiendo en los puntos más visitados zonas para alquilar la bicicleta de autoservicio y devolviéndola en cualquier otro punto de aparcamiento público de bicicleta disponible. Así, más peatones tendrán la motivación de circular en bicicleta, sin tener la incertidumbre de si está permitido o no circular por el paseo y mejorando su salud. Para aquellos que tengan bicicleta propia, se dispone en cada lugar de atención aparcamientos de bicicleta, al igual que en los restaurantes y bares.

En cada punto de interés se incorporan paneles de información en español, inglés y alemán con la disponibilidad de rutas e información de los lugares visitados, además de lugares para dejar la bicicleta de manera segura.



Figura 14. Diseño de vía ciclista en zona turística de Sur de Tenerife

Propuesta 2: Ruta ciclista en El Fraile

En la zona de El Fraile se podría crear un carril bici de forma circular, debido a que hay suficiente espacio para ello. Esto podría ser un incentivo no sólo para los turistas que podrían parar en el Fraile antes de continuar hacia Las Galletas sino que, asimismo, la población local se vería más incentivada a utilizar el carril bici. Al haber puntos de estacionamiento de bicicletas y señalética en la zona, solo sería necesario renovarlas, ya que algunas de ellas están en mal estado, e incluso hay una zona que podría conectar con la playa, para que los ciclistas puedan bañarse.



Figura 15. Diseño de un carril bici en El Fraile

Propuesta 3: Ruta Ciclista: El Palm-Mar-La Estrella-El Fraile-Las Galletas-Costa del Silencio

El objetivo de esta ruta es que el ciclista no tome la carretera secundaria como la TF-66 y la TF-653.

La ruta comenzaría en el Palm-Mar y terminaría en Costa del Silencio. Una vez finalizado el camino, el ciclista tendría dos opciones: volver por la misma ruta o coger el autobús. Sería primordial que la línea que conecte Costa del Silencio con los demás pueblos, esté adaptada para incorporar la bicicleta, como sucede en Lanzarote. Para esta ruta sería importante que se incorporen carriles bicis, además de que se renueven los puntos de estacionamiento y la señalética, debido a que se encuentran en estado de abandono. Por ejemplo, en Las Galletas se podrían incorporar carriles bici en determinadas zonas, donde la acera sea ancha y exista espacio suficiente.

Asimismo, los turistas podrían combinar el ciclismo con otras actividades, y poder disfrutar de la Isla con la bici y, a la vez, consumir otros productos turísticos. Por ejemplo, cuando lleguen a Las Galletas, podrían dejar su bicicleta en un punto de estacionamiento y tomarse un café o almorzar en cualquiera de los muchos establecimientos de restauración, comprar en las tiendas de la zona, realizar submarinismo y practicar vela, entre otros.

Propuesta 4: combinar excursiones marítimas con paradas en determinados puntos para realizar excursiones en bicicleta

Esto podría ser una experiencia distinta para las personas usuarias, donde recorrerían Los Cristianos en bicicleta, luego harían una excursión en barco, donde puedan llevar consigo la bicicleta para luego continuar su recorrido el ciclista. Además, se podrá acompañar de una explicación del lugar a través de un poco de historia de la zona. Esta combinación entre el uso del barco y la bicicleta es muy popular en Holanda y ha tenido éxito, por lo que se podría realizar tanto en la zona del puerto de Los Cristianos, y Las Galletas. Será necesario dotar a los barcos con espacio para el vehículo de dos ruedas. Para que esta propuesta tuviera éxito sería conveniente colaborar con otros municipios para que el recorrido pudiera ser más extenso.

9.1.2 Cicloturistas Deportistas

Propuesta 5: Ruta Ciclo- Gastronómica

Empezaría al final del Valle San Lorenzo, una ruta de montaña parando en el Mirador de La Centinela, desde donde disfrutar de las vistas, para luego seguir por San Miguel y parar por los restaurantes de cocina tradicional canaria probando distintas tapas y disfrutando del paisaje y las vistas hacia los pueblos y el mar.

9.1.3 Ciclistas Profesionales

Propuesta 6: Competición a nivel internacional

“Tour de Tenerife”: Crear un evento similar al “Tour de France”, circulando por los paisajes más atractivos de los municipios de Arona, Adeje y Granadilla de Abona. Para ello, dichos municipios deberían colaborar y cerrar determinadas carreteras secundarias para facilitar el paso y la

seguridad de los ciclistas. También podría ser un circuito de entrenamiento para el próximo "Tour de France".

9.1.4 Propuestas para todos (principiantes- avanzados)

Propuesta 7: Aplicación móvil ciclista

Esta aplicación en diferentes idiomas podría incluir:

- Una cartografía precisa con todas las rutas diferenciadas por distintos niveles de dificultad. Esta aplicación también se podrá utilizar sin internet debido a que dejara la posibilidad de guardar toda la información para poder utilizarla cuando el usuario lo desee.
- Rutas ciclistas con información de los puntos de interés más importantes de los carriles bici, los niveles de altitud, y restaurantes especializados para los ciclistas con puntos de aparcamiento de bicis. Debería incorporar la posibilidad de guardar las rutas, para acceder con mayor facilidad.
- Sistema de navegación que permite saber en cada momento en qué lugar se encuentra sin perderse, pudiendo calcular el tiempo que se necesita para finalizar la ruta.

Propuesta 8: Establecimientos Bikefriendly

La mayoría de los hoteles que se localizan en el Sur de la Isla disponen de un pequeña zona para el alquiler de bicicletas pertenecientes a empresas externas, pero que no tienen un lugar seguro para que el cliente estacione su propia bicicleta. Por lo tanto, sería necesario que los establecimientos alojativos ofrecieran más servicios y equipamiento para las mismas. Por ejemplo, que permitieran al cliente llevar la suya propia, que dispongan de una zona para guardar, lavar y arreglar la bicicleta, que ofrezcan bicicletas eléctricas y rutas ciclistas guiadas, además de menús adaptados a la dieta del ciclista y comida para llevar tipo "Pic-Nic" como sucede en algunos hoteles de la Península. Otra modalidad es el "Bed+Bike", con una página Web que ofrece alojamientos con todos los servicios para disfrutar de unas buenas vacaciones en bicicleta. Está disponible en muchos países como Alemania.

9.2 Estrategias de comunicación y comercialización.

Comenzar con una buena comunicación es clave para despertar el entusiasmo en la población. Partir desde la infancia hará que los más pequeños crezcan de manera concienciada y respetuosa hacia esta actividad. Para ello será bueno comenzar con juegos, vídeos y haciéndolo de forma práctica, enseñando todo tipo de información como las señales que deben hacer a la hora de realizar este deporte; siguiendo el ejemplo de Alemania, donde los niños obtienen conocimientos desde el colegio. De acuerdo con Diekelmann, la comunicación se puede dirigir 'hacia fuera', es decir, a la población y a los medios de comunicación; pero también 'hacia adentro', especialmente con los responsables políticos y las administraciones, pues resulta igual de importante para la promoción prometedora del ciclismo.

En las administraciones públicas, la cuestión de la bicicleta con un enfoque transversal afecta a diversos departamentos, por ejemplo, los que tienen que ver con la planificación y construcción de carriles para bicicletas, su financiación, la disposición de señales de tráfico y su funcionamiento. Al mismo tiempo, se ven afectadas las cuestiones de planificación del desarrollo urbano y de promoción de la salud. Para tener en cuenta los intereses del ciclismo en los

procesos profesionales de planificación y consideración, se requiere una buena cooperación interdisciplinaria entre las administraciones.

La comunicación hacia fuera se hará escogiendo diferentes medios de comunicación dependiendo de cada segmento de ciclistas.

Los *residentes* podrán ser concienciados a través de campañas de sensibilización, difundiendo un mensaje, que dé valor a tres palabras clave: *la Salud, la Sostenibilidad y la Seguridad (S3)*.

Algunos soportes podrían ser las siguientes:

En las páginas Webs del Ayuntamiento de Arona se podría dejar un espacio para la práctica del ciclismo con información sobre rutas y eventos planeados.

Establecer folletos en los centros culturales de los pueblos con información sobre los beneficios de la bici, los nuevos proyectos planeados, itinerarios ciclistas y lugares de venta de bicicleta.

Potenciar este tipo de transporte en medios de comunicación locales (periódicos, radio, TV).

Fomentar el uso de la bici para algunos trabajos, como el de correos; al igual que sucede en Alemania.

Los *turistas de Ocio* podrán ser atraídos por este transporte a partir de folletos en los hoteles que pueden ofrecer los recepcionistas, y toda la información existente respecto a los puntos de alquiler de bicicleta con rutas específicas.

Los *ciclistas deportistas y profesionales* que buscan nuevos destinos para circular en bici podrán ser captados en las Ferias turísticas de Internationale Tourismus Börse (ITB) en Berlín, FITUR y UNIBIKE en España y en la World Travel Market (WTM), destacando sobre todo la calidad del paisaje de la Isla y el clima primaveral todo el año.

10. CONCLUSIONES

El Sur de Tenerife no dispone de infraestructuras adecuadas y adaptadas para la práctica del ciclismo, como se ha podido comprobar a través de este estudio. Muchas son las razones que explican esta situación, entre ellas la mala planificación del territorio desde que comenzó el boom turístico de los años sesenta, donde primaron más los intereses especulativos en vez de una construcción ordenada que destruyera lo menos posible el medio. Así, en la actualidad, no existe suficiente espacio, las carreras están en malas condiciones, llegando a ser muy peligrosas, además de que no existe una gran concienciación sobre la necesidad de utilizar la bicicleta como transporte alternativo.

La falta de interés por parte de los órganos /organismos públicos que se preocupan por construir más y más carreteras e invertir en pavimento para el transporte de los automóviles, en vez de buscar una alternativa de menor impacto ambiental. Existen proyectos planeados que se podrían poner en marcha, pero gran parte de los ayuntamientos no tienen la más mínima preocupación. No hay valentía suficiente, lo que está planificado se debe ejecutar y solo así se puede apostar por un futuro viable para las comunicaciones en la Isla, si bien es un reto complejo debido a la planificación caótica de los comienzos del turismo. Así, la comarca sur de la Isla no cuenta con casi ningún carril bici y los presentes abarcan sólo tramos limitados por lo que imposibilita que el ciclismo se pueda desarrollar de modo cómodo y seguro. Además no existen zonas comunes donde poder dejarlas ni aparcamientos para las mismas.

Respecto al análisis del perfil del cicloturista, cabe destacar que cada vez son personas de edad más avanzada que buscan estilos de vida saludable, cuya motivación principal no es el ciclismo

sino que la utilizan como actividad complementaria, siendo el sol y la playa la razón principal de su estancia. Se ha podido comprobar que existe una potencial demanda que desea practicar el ciclismo de esta forma, no obstante debido al estado de la infraestructura actual no tienen la posibilidad de realizar esta actividad de manera adecuada. Así Arona, debe seguir el ejemplo de otros lugares como Lanzarote, Mallorca y Alemania, acondicionando las carreteras con vías ciclistas donde se puedan desarrollar, disminuir la velocidad de determinados tramos, incorporar una señalética que sea de fácil comprensión, semáforos para ciclistas, cruces y rotondas adaptados para el ciclismo. También, incorporando servicios como el Bike-Sharing, una aplicación móvil ciclista, hoteles bikefriendly, carriles bicis en los paseos marítimos, rutas vinculadas con otras actividades como las ciclo-gastronómicas y ciclo-culturales, sino también ofrecer rutas de entrenamientos y competiciones internacionales para los deportistas profesionales, que se promocionarían en las ferias de renombre a nivel mundial. Esto, junto con la cooperación de los municipios vecinos, permitiría impulsar a Arona como destino cicloturístico referente, ya que siendo el ciclismo una actividad sostenible, no solo aportaría calidad de vida a la población y visitantes, sino que ambos pueden disfrutar de múltiples experiencias por medio de distintos productos turísticos vinculados a la bicicleta, permitiéndoles conocer el Sur de la Isla de una forma que nunca hayan experimentado.

11. REFERENCIAS

11.1 Bibliografía

CASAL, O. (2006). *40 años haciendo isla*. Tenerife. Centro de iniciativas y turismo del Sur de Tenerife.

DÓNIZ, J. F. (2013). Nuevas tendencias en materia de planificación territorial de destinos turísticos maduros. *Planificación y gestión territorial de los destinos turísticos*.

GONZÁLEZ, N., y MIRANDA, P. G. (2002). *El turismo en la historia de Canarias*. Tenerife. Nivaria Ediciones.

VERA, J., LÓPEZ, F., MARCHENA, J. M., y ANTÓN, S. (2013). *Análisis territorial del turismo y planificación de destinos turísticos*. Valencia. Tirant lo Blanch.

PÉREZ, C. R. (2015). *Arona, un recorrido por su historia*. Tenerife. Llanoazur, S.L.

SANTANA, M. (1993). *La producción del Espacio Turístico en Canarias*. Las Palmas. Ediciones del Cabildo Insular de Gran Canaria.

11.2 Webgrafía/ Recursos Web

ABC. Hoteles para cicloturistas. http://www.abc.es/viajar/guia-repsol/20150823/abci-hoteles-para-cicloturistas-repsol-201508181218_1.html (13/06/2018)

Alvarado, C. (14 de noviembre de 2011). Relación Turismo y Deporte. Turismo y Deporte. <http://relacionturismo-deporte.blogspot.com/> (16/04/2018)

BayernInfo. Bayernnetz für Radler. <http://www.bayerninfo.de/rad> (10/04/2018)

Bett + Bike ADFC. Bett+Bike Kategorien. <https://www.bettundbike.de/bett-bike -kategorien/bett -bike -unterkunft/> (16/05/2018)

Bexten, J. (2014). Architekten planen schwimmende Fahrrad-Schnellstraße auf der Themse. INGENIEUR. <https://www.ingenieur.de/technik/fachbereiche/verkehr/architekten-planen-schwimmende -fahrrad-schnellstrasse-themse/> (11/05/2018)

Breuer, M. (2013). Gegenwärtiger Wandel im Fahrradtourismus. GRIN. <https://www.grin.com/document/215719> (11/05/2018)

BOE. (2001). Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial. Agencia Estatal Boletín Oficial del Estado. <https://www.boe.es/buscar/doc.php?id=BOE-A-2001-24173> (22/05/18)

Bueno, J. y Fiore, M. (2016). El Bike Sharing como herramienta de sostenibilidad para áreas metropolitanas. [PDF]. <http://ocs.editorial.upv.es/index.php/CIT/CIT2016/paper/viewFile/4259/1673> (28/05/2018)

Cabello, C. (2013). Actividad Turística y Naturaleza. [PDF]. <https://uvadoc.uva.es/bitstream/10324/3446/1/TFG-B.281.pdf> (16/04/2018)

Cabildo de Lanzarote. El Cabildo de Lanzarote saca a licitación las obras del carril bici que conectarán el paseo marítimo de Playa Honda con el Aeropuerto. <http://www.cabildodelanzarote.com/tema.asp?sec=Noticias&idCont=20591&idTema=17> (30/05/2018)

Cabildo de Lanzarote. Lanzarote se presenta como destino idóneo para el cicloturismo en la feria de la bicicleta más importante de España. <http://cabildodelanzarote.com/tema.asp?sec=Noticias & idCont=16905&idTema=17> (25/05/2018)

Calvo, M. (2018). Canarias también quiere EuroVelo. ConBici. <https://conbici.org /noticias/noticias-internacionales/canarias-tambien-quiere-eurovelo> (01/06/2018)

Canarias7. El cabildo de Tenerife invertirá en la seguridad de los ciclistas. <https://www.canarias7.es/siete-islas/tenerife/el-cabildo-de-tenerife-invertira-en-la-seguridad-delos -ciclistas-MC994187> (03/05/2018)

Capella, I., (2015). Turismo activo, deportivo y de naturaleza. DCB. <http://www.decaba.com/es/turisme-esportiu-de-natural/> (30/03/2018)

Ciclo Normativa. Vías ciclistas no son carretera. <https://ciclonormativa.com/category/vias /tipos-de-vias-ciclistas/> (07/05/2018)

Club Santa. <https://www.clublasanta.com/es/deportes-y-ejercicio/ciclismo> (25/05/2018)

Delacerda, A., y Fagundes, D. (2016). Ciclovía de Niemeyer. CIDADEDORIO. <http://cidadedorio.com/ciclovía-da-niemeyer/> (15/05/2018)

Diekelmann, P. (2014). *Radverkehr in Deutschland. Zahlen, Daten, Fakten*. Berlin: Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur. <http://www.ziv-zweirad.de/fileadmin/redakteure/Downloads/PDFs/radverkehr-in-zahlen.pdf> (21/05/2018)

Dunkelberg, D. y Hegemann I. (2009). Grundlagenuntersuchung Fahrradtourismus in Deutschland. *Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie* <http://cykelturisme.dk/wp-content/uploads/2016/05/grundlagenuntersuchung-fahrradtourismus-in-deutschland.pdf> (22/05/2018)

Deutscher Verkehrssicherheitsrat. Unfallstatistik aktuell. <https://www.dvr.de/unfallstatistik/de/jahre/> (25/05/2018)

ElbeRadWeg (2018). 1260 km voller Überraschungen. <https://www.elberadweg.de/> (25/05/2018)

Etzkorn, H., (2015). Radfahrer weiter extrem gefährdet. *Weltfällische Nachrichten*. <http://www.wn.de/Muenster/2015/04/1958747-Entschaerfte-Kreuzung-Radfahrer-weiter-extrem-gefaehrdet> (25/05/2018)

Europapress. El Cabildo de Tenerife abre a la participación ciudadana el desarrollo de un plan insular de bicicleta. <http://www.europapress.es/islas-canarias/noticia-cabildo-tenerife-abre-participacion-ciudadana-desarrollo-plan-insular-bicicleta-20180222124543.html> (09/04/2018)

Europapress.Canarias cierra 2017 con 44 fallecidos en accidentes de tráfico, seis más que el año anterior. <http://www.europapress.es/islas-canarias/noticia-canarias-cierra-2017-44-fallecidos-accidentes-trafico-seis-mas-ano-anterior-20180103164738.html> (30/03/2017)

Gran Enciclopedia Virtual de Canarias. Municipio de Arona. http://gevic.net/info/contenidos/mostrar_contenidos.php?idcomarca=4023&idcon=1227&idcap=241&idcat=69 (16/05/2018)

Gobierno de Canarias. <http://www.gobiernodecanarias.org/copt/> (31/05/2018)

Gobierno de Canarias. El Gobierno de Canarias inicia un proceso participativo para la redacción del Plan Director de la Bicicleta de Canarias. <http://www.gobiernodecanarias.org/noticias/opt/95201/gobierno-canarias-inicia-proceso-participativo-redaccion-plan-director-bicicleta-canarias> (31/05/2018)

Habrigh, N. (2009). Radtourismus in Deutschland ein Milliardengeschäft. *BMVI*. <https://nationaler-radverkehrsplan.de/de/aktuell/nachrichten/radtourismus-deutschland-ein-milliardengeschaeft> (25/05/2018)

IES Benedicto Nieto. (2007). Tipos de bicicleta y su funcionalidad. *Conducción de grupos en bicicleta*. <http://blog.educastur.es/myrylaapuntos02/files/2007/12/ud1-conduccion-y-manejo-de-la-bicicleta-2-tipos-de-bicicleta-y-su-funcionalidad.pdf> (19/04/2018)

Ingenieur.de. <https://www.ingenieur.de/technik/fachbereiche/verkehr/architektenplanenschwimmente-fahrrad-schnellstrasse-themse/> (17/05/2018)

Ironman. <http://eu.ironman.com/es-es/triathlon/events/emea/ironman/ lanzarote/atletas.aspx#ixzz5H04Zsi8U> (30/05/2018)

ISTAC. Instituto Canario de Estadística. <http://www.gobiernodecanarias.org/istac/jaxi-istac/tabla.do> (22/05/2018)

Junta de Andalucía. <http://www.aopandalucia.es/planandaluzdelabicileta/> (01/06/2018)

La Voz de Lanzarote. El Cabildo comienza a gestar el primer tramo de la vía ciclista <https://www.lavozdelanzarote.com/articulo/politica/cabildo-comienza-gestar-primer-tramo-via-ciclista/20080804171900050324.html> (30/05/2018)

La voz de Lanzarote. El Cabildo invertirá cerca de 21.000 euros en Seguridad y Formación Vial. <https://www.lavozdelanzarote.com/articulo/sociedad/cabildo-invertira-cerca-21-000-euros-seguridad-y-formacion-vial/20070524095615044652.html> (25/05/2018)

La Voz de Lanzarote. Turismo Lanzarote crea un nuevo 'club de producto' para impulsar el cicloturismo en la isla. <https://www.lavozdelanzarote.com/articulo/economia/turismo-lanzarote-crea-nuevo-club-producto-impulsar-cicloturismo-isla/20160909144612110029.html> (25/05/2018)

Lanzarote Cycling. Cicloturismo en Lanzarote. http://www.lanzarote-cycling.com/es/excursiones_bici/ciclo_turismo.php (25/05/2018)

Mato ,E., Troyano, X. (2014). El impacto económico del Cicloturismo en Europa.[PDF]https://viasverdes.com/prensa/documentos/interes/Informe_Cicloturismo_2014.pdf (20/05/2018)

Pedaleando por Canarias. La Vía Ciclista de Lanzarote una apuesta decidida por el ciclismo en las islas. <http://pedaleandoporcanarias.com/2015/11/la-via-ciclista-de-lanzarote-una-apuesta-decidida-por-el-ciclismo-en-las-islas/> (30/05/2018)

Plan insular de ordenación de Tenerife. http://www.tenerife.es/planes/PIOT/adjuntos/ADef_E-Base_Puertos_Feb2011_11.pdf (22/05/2018)

Ponnath, L. (2017). Die 10 beliebtesten Radwege: So schön ist Radfahren in Deutschland.ONLINE FOCUS. https://www.focus.de/reisen/deutschland/die-10-beliebtesten-radwege-so-schoen-sind-radtouren-in-deutschland_id_3697607.html (23/05/2018)

Puerto del Carmen. Bicicleta. <http://www.puertodelcarmen.com/disfruta/bicicleta/> (25/05/2018)

Spain-Lanzarote. Geografía de Lanzarote. <https://www.spain-lanzarote.com/es/descubrir/datos/geografia.html> (25/05/2018)

Visor de IDECanarias. Sistema de información territorial de Canarias. <http://visor.grafcan.es/visorweb/>(16/05/2018)

Webtenerife.<https://www.webtenerife.com/tenerife/la-isla/municipios/adeje/?tab=1&tab-view-mode=cuadrícula>(18/05/2018)

Wikipedia. Bicicleta doméstica. https://es.Wikipedia.org/wiki/Bicicleta_doméstica (14/05/2018)

Wikipedia. Reserva natural especial del Malpaís de la Rasca. https://es.wikipedia.org/wiki/Reserva_natural_especial_del_Malpa%C3%ADs_de_la_Rasca (09/06/2018)

Zeit Online (2015). Sicher Radeln in der Menge. <https://www.zeit.de/mobilitaet/2015-03/radfahren-sicherheit-unfall> (23/05/2018)

Listado de figuras

- Figura 1. Contraste Km /Accidentes (2015). Fuente: OECD/ITF, STATISTA
- Figura 2. River Cycleway. Fuente: The River Cycleway Consortium.
- Figura 3. Sky Cycle. Fuente: Architekturbüro Norman Foster.
- Figura 4. Ciclovía de Niemeyer. Fuente: OnMoveOn (2016).
- Figura 5. Main-Radweg. Fuente: ElbeRadTouristik.
- Figura 6. Elberadweg. Fuente: Stepmap.
- Figura 7. Cruce para ciclistas. Fuente: Etzkorn, Welfälische Nachrichten.
- Figura 8. Carril para bicicleta. Propia.
- Figura 9. Bike Sharing en Palma de Mallorca. Propia.
- Figura 10. Gráfica sobre el nivel de satisfacción de los ciclistas residentes. Elaboración propia.
- Figura 11. Turistas transitando el Paseo marítimo. Elaboración Propia.
- Figura 12. Diseño de la vía ciclista Los Cristianos-La Caleta. Elaboración Propia.
- Figura 13. Paseo de las Américas en la actualidad/ Paseo de las Américas con carril Bici. Diseño de vía ciclista protegida. Elaboración propia.
- Figura 14. Diseño de vía ciclista en zona turística de Sur de Tenerife. Elaboración Propia.
- Figura 15. Diseño de un carril bici en El Fraile. Elaboración Propia.

Listado de Cuadros

- Cuadro 1. Clasificación de las distintas vertientes del ciclismo. Elaboración propia.

12. ANEXOS

Anexo 1: Encuesta online dirigida a los residentes

Cicloturismo en el Sur de Tenerife

Somos alumnas del grado de Turismo de la Universidad de La Laguna del campus de Adeje. En estos momentos estamos realizando una Investigación para nuestro trabajo de fin de grado basado en el Cicloturismo en el Sur de Tenerife. Agradeceríamos su colaboración.

Sólo le llevará unos minutos responder a este cuestionario y sus respuestas serán totalmente anónimas.

*Obligatorio

Sexo *

- Hombre
 Mujer

Edad *

Tu respuesta

Lugar de residencia *

Tu respuesta

¿Utiliza la bicicleta? *

- Sí
 No

Si contestaste SÍ uso la bici:

Puede escoger múltiples opciones

¿Con qué frecuencia utiliza la bicicleta? *

- A diario
 Algunas veces por semana
 Algunas veces al mes
 De 1 a 5 veces al año

La bicicleta la utilizo por fines de: *

- Ocio
 Deporte habitual (aficionado)
 Deporte profesional (competiciones...)
 Traslados (compras, trabajo, universidad...)
 Otros:

¿Tiene bicicleta propia? *

- Sí
 No

¿Suele alquilar la bici? *

- Sí
 No



Si contestaste NO uso la bici:

Puede escoger múltiples opciones

¿Por qué no utiliza la bici? *

- No tengo bicicleta
 No existen carriles bici adecuados
 No existen espacios para dejar la bici de manera segura
 Inseguridad por tráfico motorizado
 Pendientes bruscas
 No me gusta este tipo de transporte
 Clima
 Otro: _____

¿Qué medio de transporte utiliza habitualmente? *

- Vehículo de Motor(Coche,Moto...)
 Transporte público
 Otro: _____

¿Le gustaría comentar algo más?(Opcional)

Tu respuesta

¿Qué tipo de bicicleta utiliza? *

- BTT(Bicicleta de montaña)
 Bicicleta urbana (Normal)
 Tandem(Bicicletas con más de un asiento)
 E-Bike
 Bicicleta de carretera
 Otros

Práctico el ciclismo de forma *

- Individual
 Grupal

¿Cuántos kilómetros recorre con la bici?

- 0-5 Km
 5-10 Km
 10-20 Km
 20-100 Km
 Más de 100 Km

¿En qué lugares circula con la bici en Tenerife? *

- Paseo marítimo
 Pueblo
 Calles interurbanas
 Montaña
 Otros:

¿Qué rutas en concreto recorre?(Opcional)

Tu respuesta

Como ciclista en Tenerife

Puntúa las siguientes afirmaciones del 1 al 6 según tu grado de satisfacción, donde 1 es "Nada Satisfecho" y 6 es "Muy Satisfecho"

	1	2	3	4	5	6
Los conductores respetan a los ciclistas	<input type="checkbox"/>					
La calle dispone de suficiente espacio para conductores y ciclistas	<input type="checkbox"/>					
Tenemos las zonas bien delimitadas con rutas y señales	<input type="checkbox"/>					
Existen puntos para dejar la bicicleta de manera segura	<input type="checkbox"/>					
Soy respetado (Paseo, Ciclista)	<input type="checkbox"/>					

¿Le gustaría comentar algo más?(Opcional)

Tu respuesta

Anexo 2: Encuesta dirigida a los turistas

	Encuesta sobre el desarrollo del cicloturismo en Arona (Tenerife)
---	--

Nº Encuestas
Somos alumnas del grado de Turismo de la Universidad de La Laguna del campus de Adeje. En estos momentos estamos realizando una investigación para nuestro trabajo de fin de grado basado en el Cicloturismo en el municipio de Arona(Tenerife). Agradeceríamos su colaboración. Sólo le llevará unos minutos responder a este cuestionario y sus respuestas serán totalmente anónimas.

Nacionalidad:		Edad:	
Lugar de Residencia:		Sexo	M F
<i>Sus vacaciones...</i>			
¿Primera vez en Tenerife?	<input type="checkbox"/> Sí <input type="checkbox"/> No	Nº veces:	
Alojamiento: marca con una X una de la siguiente columna			
HOTEL <input type="checkbox"/> 1 estrella <input type="checkbox"/> 2 estrellas <input type="checkbox"/> 3 estrellas <input type="checkbox"/> 4 estrellas <input type="checkbox"/> 5 estrellas <input type="checkbox"/> 5 estrellas GL	APARTAMENTO	Otro tipo de alojamiento <input type="checkbox"/> Hogar de familiares/amigos <input type="checkbox"/> Camping <input type="checkbox"/> Vivienda vacacional Otros:	
Paso mis vacaciones con: <input type="checkbox"/> Familia <input type="checkbox"/> Pareja <input type="checkbox"/> Amigos <input type="checkbox"/> Individualmente Otros:			

¿Por qué motivos viaja a Tenerife? (una o multirespuesta)	
<input type="checkbox"/>	Disfrutar del sol, la playa y la naturaleza utilizando la bici como excursión de un día
<input type="checkbox"/>	Ciclismo como motivación principal
Otros:	

La bicicleta la utilizo por fines de: (marca con una X)

<input type="checkbox"/>	Ocio
<input type="checkbox"/>	Deporte habitual (aficionado)
<input type="checkbox"/>	Deporte profesional (competiciones...)
<input type="checkbox"/>	Traslados (compras, visitar puntos de interés...)
<input type="checkbox"/>	Salud
Otros:	
Marca una X en su tipo de bicicleta: <input type="checkbox"/> BTT <input type="checkbox"/> Bicicleta urbana (normal) <input type="checkbox"/> Tándem <input type="checkbox"/> E-Bike <input type="checkbox"/> Bicicleta de carretera <input type="checkbox"/> Otros: _____	

¿Por qué lugares/rutas circula con la bici en Tenerife? (marque con una X)

<input type="checkbox"/>	Paseo marítimo		¿Cuál es su zona favorita para practicar ciclismo? marca una X en la isla (Opcional)
<input type="checkbox"/>	Pueblo		
<input type="checkbox"/>	Calles interurbanas		
<input type="checkbox"/>	Carreteras de montaña		
Otros: Rutas concretas (opcional):			

Como ciclista en Tenerife	1	2	3	4	5	6
1= muy satisfecho 6= para nada satisfecho						
los conductores respetan a los ciclistas						
La calle dispone de suficiente espacio para conductores y ciclistas						
tenemos las zonas bien delimitadas con rutas y señales						
existen puntos para dejar la bicicleta de manera segura						
soy respetado (peatón-ciclista)						
A diferencia de mi lugar de residencia, el ciclismo en Tenerife es:	Mejor		Igual		Peor	

Fotografías



Municipio de Arona. Grafcan



Puntos de estacionamiento y señalética para los ciclistas en El Fraile



Señales y estacionamiento para Bicicletas en Las Galletas



Investigación de campo en Mallorca. Foto propia.