



EL CICLOTURISMO EN BALEARS. 1998



GOVERN BALEAR

Conselleria de Turisme



EL CICLOTURISMO EN BALEARS. 1998

Edita:



Confederació d'Associacions Empresariales de Balears (CAEB)

C/ Aragó, 215 - 2ⁿ ♦ 07008 Palma de Mallorca.

☎ (+34) 971 706 014 // Fax. (+34) 971 478 383 // ✉ caeb@caeb.es

<http://www.caeb.es>

Con la colaboración de:



GOVERN BALEAR
Conselleria de Turisme



Dirección del estudio:

Vicenç Tur Tur. Economista. MBA. Director Departament d'Economia. CAEB

Elaboración:

Joan B. Garau Vadell. Economista. **Antoni Serra Cantallops.** Doctor en Economía.

Colaboradores y trabajo de campo:

Manuel Amat Ortega. Licenciado en Administración y Dirección de Empresas. **María Sancho.** TEAT. **Coloma Castañer.** TEAT **Alexa Lorenz** TEAT **Silke Nowitzke.** TEAT

Palma de Mallorca, mayo 1999

ISBN: 84-89838-04-6

Depósito Legal: PM-1.169-1999

INDICE DE CONTENIDOS

1. INTRODUCCIÓN	1
2. TENDENCIAS GENERALES DEL CICLISMO EN EUROPA.....	3
2.1 El deporte, un nuevo motivo para realizar turismo.....	3
2.2 El auge de la bicicleta en Europa.....	4
2.3 Caracterización del ciclista europeo.....	10
3. EL CICLOTURISMO EN BALEARES	12
3.1 Condiciones especiales de Balears para la práctica del cicloturismo	12
3.2 Evolución del numero de cicloturistas en Balears	15
3.3 La estacionalidad del cicloturismo en Balears.....	16
3.4 El perfil del cicloturista	17
3.5 Aspectos descriptivos del comportamiento del cicloturista.....	20
3.6 Tendencias vacacionales y destinos alternativos	28
3.7 Satisfacción de los cicloturistas en Balears.....	33
3.8 Motivaciones para escoger Balears.....	37
3.9 Repetitividad y obtención de información	39
4. IMPACTO ECONÓMICO DEL CICLOTURISMO	42
4.1 Estimación del número de cicloturistas.....	42
4.2 Estimación del gasto realizado en el país de origen y en Balears.....	43
4.3 Gasto total realizado por los cicloturistas	48
5. EL CICLOTURISMO Y EL SECTOR DE ALOJAMIENTO	49
5.1 Incidencia del cicloturismo en el alargamiento de la temporada	49
5.2 Perspectivas de crecimiento de la demanda	51
5.3 Infraestructuras y oferta de servicios especializados.....	52
5.4 La opinión del sector de alojamiento respecto de los cicloturistas.....	53
6. COMERCIALIZACIÓN Y PROMOCIÓN DEL CICLOTURISMO	56
6.1 La comercialización del cicloturismo	56
6.2 La promoción de los hoteles para cicloturistas.....	59
6.3 Necesidades de promoción a nivel general	60
7. ANÁLISIS DAFO DEL CICLOTURISMO EN BALEARS	62
8. CONCLUSIONES	63
9. RECOMENDACIONES.....	68
10. BIBLIOGRAFÍA Y ENTREVISTAS.....	71
10.1 Bibliografía.....	71
10.2 Entrevistas	72
11. METODOLOGÍA, FICHA TÉCNICA Y CUESTIONARIOS	73
11.1 Metodología	73
11.2 Cuestionarios (Anexo).....	74

TABLAS

Tabla 1.	Ventas de bicicletas en la unión europea	7
Tabla 2.	Evolución de federados por países	8
Tabla 3.	Número de practicantes y porcentaje de ciclistas en 5 países europeos	8
Tabla 4.	Principales touroperadores especializados en cicloturismo en Alemania	9
Tabla 5.	Distribución del gasto medio diario en Balears	46
Tabla 6.	Ficha técnica del estudio de campo realizado a cicloturistas	73

GRÁFICOS

Gráfico 1.	Principales motivadores de viaje de los europeos	4
Gráfico 2.	Evolución cicloturistas en balears	15
Gráfico 3.	La estacionalidad del cicloturismo en Balears	16
Gráfico 4.	Nacionalidad de los cicloturistas	18
Gráfico 5.	Edad de los cicloturistas	18
Gráfico 6.	Los cicloturistas. Sexo	19
Gráfico 7.	Categoría de los cicloturistas	19
Gráfico 8.	Profesión de los cicloturistas	20
Gráfico 9.	Dónde se alojan los cicloturistas	21
Gráfico 10.	Categoría de los establecimientos utilizados	21
Gráfico 11.	Régimen de alojamiento	22
Gráfico 12.	Antelación de la reserva	22
Gráfico 13.	¿Cómo realizó su reserva?	23
Gráfico 14.	Medio de llegada a Balears	24
Gráfico 15.	Distancia media recorrida por día (km.)	24
Gráfico 16.	Estancia media y días de práctica de cicloturismo	25
Gráfico 17.	Otras actividades realizadas por los cicloturistas	27
Gráfico 18.	Viajes vacacionales de menos y de más de tres noches	29
Gráfico 19.	Viajes vacacionales de menos de tres días por profesiones	29
Gráfico 20.	Numero de viajes vacacionales de más de 6 noches por profesiones	30
Gráfico 21.	Viajes anuales con la intención principal de realizar cicloturismo (sin contar el último)	31
Gráfico 22.	Épocas preferidas para la realización de viajes de cicloturismo	32
Gráfico 23.	Principales destinos alternativos según nacionalidad	33
Gráfico 24.	Satisfacción de los cicloturistas	34
Gráfico 25.	Valoración de aspectos específicos de balears por nacionalidades	36
Gráfico 26.	¿Recomendaría Balears a sus amigos para la práctica del cicloturismo?	37
Gráfico 27.	Motivaciones a la hora de escoger balears como destino cicloturista	38
Gráfico 28.	Repetitividad de los cicloturistas por nacionalidades	39
Gráfico 29.	Principales fuentes de información de los cicloturistas	40
Gráfico 30.	Principales factores que influyeron a los que visitaron Balears por primera vez	41
Gráfico 31.	Gasto en el país de origen por nacionalidades	44
Gráfico 32.	Gasto medio en Balears por persona y día por nacionalidades	45
Gráfico 33.	Meses de actividad de los hoteles que alojan cicloturistas	50
Gráfico 34.	Influencia en la apertura del hotel en función del numero de cicloturistas	51
Gráfico 35.	Expectativas de crecimiento del número de cicloturistas para los proximos 3 años	52
Gráfico 36.	Instalaciones y servicios disponibles en los hoteles	53
Gráfico 37.	Percepción de los hoteles con relación al gasto de los cicloturistas	54
Gráfico 38.	Percepción de los hoteles con relación a los servicios demandados por cicloturistas	55
Gráfico 39.	Vías de comercialización del producto cicloturismo	56
Gráfico 40.	Utilización de los diferentes canales de distribución en función de los cicloturistas recibidos	57
Gráfico 41.	Turistas llegados a los 11 principales hoteles de cicloturistas según vía de comercialización	58
Gráfico 42.	Promoción de los hoteles con cicloturistas	59

1. INTRODUCCIÓN

La economía balear, ampliamente centrada en torno al sector turístico, presenta algunos déficits estructurales que dificultan su desarrollo de una forma sostenible a medio y largo plazo. Entre los principales retos que se plantean de cara al futuro puede destacarse el de la **estacionalidad**.

La concentración de la actividad económica durante unos meses del año produce desequilibrios importantes, tales como colapsos en los sistemas de transporte en los meses de temporada alta, aumento del desempleo en temporada baja, infrautilización de infraestructuras y sobredimensionamiento de las mismas con relación a la utilización media etc.

Esta situación conduce a la necesidad de incentivar el desarrollo de nuevos productos y mercados que permitan alargar la temporada y gestionar de manera más eficiente los recursos de los cuales dispone la economía balear. Con esta intención, desde el Govern Balear se está impulsando el desarrollo de nuevos tipos de turismo específicos tales como el cicloturismo, agroturismo, turismo senior, turismo de golf etc. que presenten un componente estacional que ayude a “alargar” la temporada.

En este sentido, el cicloturismo, compuesto por todos aquellos turistas que tienen como principal motivación para acudir a Balears la práctica del ciclismo, constituye un segmento emergente, que presenta, a priori, grandes oportunidades de desarrollo para el sector turístico balear, tanto por el probable efecto desestacionalizador derivado de unas condiciones idóneas para la práctica del cicloturismo en Balears en temporada tradicionalmente media o baja, especialmente si comparamos la benignidad del clima de Balears con las inclemencias meteorológicas de los países emisores de este turismo, como por la complementariedad con otras ofertas turísticas existentes en las Balears.

En este contexto, el presente estudio constituye una actualización del primer análisis realizado en 1995 por el departamento de economía de la CAEB, destinado a conocer con detalle la naturaleza del cicloturismo en Balears y se plantea distintos objetivos:

- Analizar las principales tendencias con relación al ciclismo, en especial en los países que constituyen los principales mercados emisores de turistas hacia Balears.
- Realizar un estudio descriptivo del cicloturismo en Balears analizando entre otros:
 - La evolución cuantitativa del cicloturismo y sus principales tendencias.
 - El perfil del cicloturista
 - El comportamiento del consumidor cicloturista.
 - La satisfacción del cicloturista
 - El impacto económico del cicloturismo en Balears
- Recabar la opinión de los principales agentes relacionados con el desarrollo del cicloturismo en Balears, en especial representantes del sector hotelero, touroperadores, y Federació Balear de Ciclisme.

2. TENDENCIAS GENERALES DEL CICLISMO EN EUROPA

2.1 *EL DEPORTE, UN NUEVO MOTIVO PARA REALIZAR TURISMO*

Desde la aparición del turismo de masas en los años 60, el principal segmento vacacional ha sido el que se ha convenido en llamar como “turismo de sol y playa”, que reflejaba los movimientos turísticos desde países con clima menos favorecidos hacia destinos más cálidos donde la playa y el sol son el principal atractivo turístico.

Sin embargo, y a pesar que el “sol y la playa” sigue siendo el factor más importante a la hora de actuar como motivador en los turistas europeos aportando el 32% del total del número de viajes vacacionales que se realizan en Europa, los últimos tiempos han visto emerger nuevos motivadores de la práctica vacacional.

En este sentido podemos mencionar los resultados de los últimos estudios realizados por la European Travel Monitor¹ en los cuales se observa que la práctica de deportes constituye el principal motivo vacacional para cerca del 9% del total de los viajes vacacionales europeos, lo cual constituye cerca de 14 millones de viajes anuales.

De estos 14 millones, cerca de 5 millones de viajes se originan anualmente en Europa con la intención de practicar algún tipo de deporte (sin nieve), de los cuales, cabe pensar que una parte importante puede originarse con la práctica del cicloturismo

1 European Travel Monitor, May 1996.

GRÁFICO 1. PRINCIPALES MOTIVADORES DE VIAJE DE LOS EUROPEOS



Fuente: European Travel Monitor

2.2 EL AUGE DE LA BICICLETA EN EUROPA

La bicicleta en Europa ha sido siempre un útil más en cada casa que se ha utilizado a diario en pueblos y ciudades, aunque su utilización con fines turísticos ha variado notablemente en las últimas décadas². A finales de la década de los cuarenta y a lo largo de los años cincuenta, en un entorno de postguerra mundial, la bicicleta era considerada como un elemento de transporte necesario para la actividad económica.

En la década de los sesenta, debido a la motorización generalizada, la **bicicleta deja de ser un elemento estrictamente necesario para el transporte** (Guerra-García 1997), incluso tiene connotaciones negativas al compararse con nuevas formas más modernas de transporte como el

² Guerra García, Víctor. "El cicloturismo como modelo turístico" en Ponencias 10º Congreso Internacional Planificación Bicicleta. Barcelona 1997.

coche o los modernos transportes públicos. **A partir de los años 80**, se inicia la **recuperación de la bicicleta como elemento de disfrute y deporte**, muchas veces ligado con movimientos ecologistas y alternativos. **A principio de la década de los 90** se produce la **eclosión de la bicicleta** y el cicloturismo en sus diversas variedades, aparecen las **Mountain Bike** y se produce una generalización de la utilización de la bicicleta como elemento de **ocio**. Ya hacia **finales de la década de los 90**, la moda de la **Mountain Bike se ha ido desvaneciendo** (Oortwijn 1998), aunque no ha afectado a la práctica del ciclismo como modalidad deportiva y de ocio, efecto que se ha notado en el aumento del número de bicicletas híbridas que se vende en Europa.

La clara tendencia ascendente de la práctica del ciclismo en Europa, no solo se observa en los países pioneros como Bélgica, Holanda, Alemania, Austria, Suiza, sino que la popularización se ha extendido a la casi totalidad de países Europeos tales como el Reino Unido, Francia, Países Escandinavos o España. Incluso en algunos casos, como Holanda, el ciclismo se ha convertido en un elemento de atracción turística importante hasta el punto que el 7% de los 6,6 millones de turistas que la visitaron en 1996 lo hicieron con la motivación principal de practicar ciclismo (Tudurí, 1997)

De acuerdo con un informe realizado por la Unión Ciclista Internacional en 1997, las claves para entender el auge del ciclismo en sus diferentes variedades deben buscarse en la imagen positiva que tiene el ciclismo entre sus practicantes, la cual gira en torno a los siguientes conceptos:

- Deporte verde, ecológico, respetuoso con el medio ambiente, acorde con los cambios en las maneras de pensar europeos en las últimas décadas
- Deporte de salud, que permite mantener el cuerpo en forma sin necesidad de ser un profesional
- Deporte de grupo o individual, que puede practicarse de manera colectiva, con lo cual se favorece la relación humana o de manera individual, aunque sean minoría, que pueden practicar su deporte preferido sin tener necesidad de sujeciones a horarios o depender de otras personas para su práctica.

- Deporte para toda la familia. Ni la edad ni el sexo, son ningún inconveniente para la práctica del ciclismo, puesto que la intensidad del esfuerzo necesario puede adaptarse a las posibilidades de cada practicante
- Deporte para todas las clases sociales. El ciclismo trasciende la barrera de los grupos sociales, encontrándose practicantes de todas las clases sociales.
- Gran popularización debido a la gran repercusión mediática de los grandes acontecimientos ciclistas internacionales como son el “Tour de Francia”, el “Giro de Italia” o “la Vuelta Ciclista a España”

Así pues, se puede concluir que en la década de los 90 se ha producido un gran auge ciclismo en Europa, aunque es posible diferenciar dos períodos. En primer lugar el período comprendido entre 1990 y 1995 en los cuales se produjeron aumentos anuales de las ventas en una media estimada de un 10% anual. En segundo lugar a partir de 1995, se produce un cierto estancamiento en las ventas debido a la disminución de la euforia generada por la moda del mountain bike que ha reducido el crecimiento de las ventas como se observa en la tabla siguiente. En el caso de Estados Unidos, no se ha observado ningún tipo de disminución, al contrario, en 1997 se estimaba (Sany, sept. 1998) que se habían vendido 1.374.520 unidades, un 5% más que el año anterior.

En cualquier caso la bicicleta sigue siendo un objeto común en la mayor parte de hogares europeos, en este sentido se puede destacar el caso de Alemania que, con una población cercana a los 85 millones de habitantes tenía censadas en 1994 cerca de 62 millones de bicicletas cuando en el año 89 no llegaban a 50 millones. Dándose en los demás países del entorno situaciones semejantes.

TABLA 1. VENTAS DE BICICLETAS EN LA UNIÓN EUROPEA

PAÍS	1995	1996	1997
ALEMANIA	5.140.000	4.750.000	4.280.000
REINO UNIDO	2.200.000	2.300.000	2.250.000
FRANCIA	2.870.000	2.351.000	2.122.000
ITALIA	1.900.000	1.550.000	1.550.000
HOLANDA	1.350.000	1.358.000	1.300.000
ESPAÑA	890.000	610.000	630.000
BELGICA – LUX.	430.000	425.000	455.000
DINAMARCA	442.000	415.000	425.000
PORTUGAL	390.000	380.000	380.000
GRECIA	260.000	240.000	230.000
IRLANDA	130.000	120.000	130.000
AUSTRIA	520.000	444.000	450.000
FINLANDIA	215.000	230.000	250.000
SUECIA	430.000	420.000	440.000
TOTAL	17.167.000	15.593.380	14.992.000

Fuente: Cycle'98

Como se ha indicado anteriormente, a pesar de la disminución de las ventas de bicicletas provocado por la reducción de las ventas de BTT, las diferentes federaciones ciclistas de los distintos países europeos han notado el aumento de la afición al ciclismo como se observa en la tabla siguiente

TABLA 2. EVOLUCIÓN DE FEDERADOS POR PAÍSES

PAÍS	FEDERADOS EN 1994	FEDERADOS EN 1998	CLUBES EXISTENTES
ALEMANIA	150.000	190.000	2.500
BÉLGICA	20.000	27.000	1.371
HOLANDA	32.000	39.000	-
SUIZA	38.000	45.000	-
ESPAÑA	43.000	55.000	-
FRANCIA	95.196	115.000	2.523

Fuente: Federació Balear de Ciclisme y elaboración propia

Sin embargo, el mercado potencial de ciclistas, no se limita a los miembros federados de los diferentes países, sino que el espectro es mucho más amplio, puesto que el hecho de federarse únicamente implica la posibilidad de participar en competiciones, hecho que puede ser relevante únicamente para una parte minoritaria de los practicantes del ciclismo. En este sentido, el estudio realizado por Sports Marketing Survey (UCI 1997) en relación a la práctica del ciclismo en Francia, Alemania, Italia, Reino Unido y España ha concluido que cerca de un 31% de los habitantes adultos de estos países practica el ciclismo regular u ocasionalmente, lo cual supone para estos países un total de 77 millones de practicantes adultos.

En la tabla siguiente se observa el porcentaje y la cantidad total equivalente de practicantes adultos regulares u ocasionales del ciclismo en los países mencionados.

TABLA 3. NÚMERO DE PRACTICANTES Y PORCENTAJE DE CICLISTAS EN 5 PAÍSES EUROPEOS

PAÍS	%PRACTICANTES	TOTAL
FRANCIA	29%	12.6 millones
ALEMANIA	55%	35.7 millones
ITALIA	26%	11.8 millones
GRAN BRETAÑA	23%	9.6 millones
ESPAÑA	22%	6.8 millones

Fuente: Sports Marketing Survey

En lo referente a los cicloturistas no existen datos sobre el número total de turistas que se desplazan con la motivación principal de practicar ciclismo. Sin embargo, si se ha detectado una tendencia en los principales mercados emisores a un aumento de dichos viajes.

En este sentido, han aparecido en la mayor parte de países europeos un número considerable de touroperadores que organizan viajes, principalmente hacia zonas del mediterráneo con la intención principal de realizar rutas con bicicleta. Así, en el caso de Alemania (Krasteva 1998), existen touroperadores como Terranova, Rotalis, Schimmel Reisen, Velo Tour, Klingenstein o DER que se han posicionado como los touroperadores especializados en cicloturismo, ofreciendo diferentes productos de mayor o menor lujo en función de las características del cliente pero que tienen la bicicleta como elemento principal de transporte.

La tabla siguiente enumera algunos de los principales touroperadores especializados en cicloturismo, el tipo de producto que ofrecen, el público al cual van dirigido y las principales zonas de destino de sus viajes.

TABLA 4. PRINCIPALES TOUOPERADORES ESPECIALIZADOS EN CICLOTURISMO EN ALEMANIA

TOUOPERADOR	CARACTERÍSTICAS PRODUCTO
TERRANOVA	Touroperador especializado. Producto de gran lujo, con destinos a toda Europa, especialmente el mediterráneo (Italia, Sur de Francia y España). Suelen combinar atractivos culturales como la gastronomía, vino y monumentos con la práctica del cicloturismo.
ROTALIS	Touroperador especializado. Productos de gran lujo, con destinos a toda Europa, especialmente el mediterráneo (Italia y España)
SCHIMMEL REISEN	Touroperador especializado. Productos más sencillos sin tanto lujo. Suelen dirigirse mayoritariamente a Francia. El paisaje es lo más importante
VELO TOUR	Touroperador especializado. Productos más sencillos, Suelen dirigirse a toda Europa en especial el mediterráneo
KLINGESTEIN	Touroperador especializado. Producto de alto nivel, donde se combina el descubrimiento local con la práctica del cicloturismo, poniendo especial énfasis en los aspectos culturales. Principales destinos en el mediterráneo
DER	Touroperador generalista. Además ofrece productos más especializados en cicloturismo como complemento de su oferta
CLUB BLAUER MEER	Touroperador especializado. Producto de nivel medio. Dirigido sobretodo a España

Fuente: Youlia Krasteva

2.3 CARACTERIZACIÓN DEL CICLISTA EUROPEO.

En el estudio realizado por la Unión Ciclista Internacional (UCI 1997), se realizó un trabajo destinado a determinar el perfil en cinco países de la unión europea, de los adultos que de manera regular u ocasionalmente practicaban ciclismo.

En este sentido, los resultados más interesantes se muestran en los puntos siguientes para cada uno de los países estudiados:

- **Francia.** El perfil del ciclista típico francés responde al siguiente perfil.
 - Tiene una edad media de 39 años
 - Son mayoritariamente hombres en una proporción de 54% a 46%
 - Un 39% ocupa posiciones profesionales medias o técnicas
 - Un 43% practica carretera, un 39% BTT y un 18% ambos
 - Un 75% practica el ciclismo por placer, el 44% por salud y el 24% por transporte
 - Un 40% son espectadores asiduos de eventos ciclistas en TV
 - Un 13% asistió a eventos ciclistas en los últimos 12 meses

- **Alemania.** El perfil del alemán ciclista se presenta en los puntos siguientes:
 - La edad media es de 42 años
 - Los practicantes son 50% hombres y 50% mujeres
 - Un 39% ocupan cargos medios o técnicos
 - El 77% practican carretera, el 12% BTT y el 11% ambas
 - Las razones para hacer ciclismo son en un 67% por placer, en un 65% por salud y en un 48% por transporte
 - Un 25% de los ciclistas son espectadores activos de eventos ciclistas en TV.
 - Un 6% asistió a eventos ciclistas en los últimos 12 meses

- **Italia.** El perfil del Italiano que practica ciclismo se presenta en los puntos siguientes:
 - La edad media es de 39 años
 - Son mayoritariamente hombres con una proporción de 56% a 44%

- Un 40% ocupan cuadros medios o técnicos
 - Un 69% practica bicicleta de ruta, un 23% BTT y un 8% las dos
 - Las razones para la práctica del ciclismo son en un 67% por placer, en un 52% por razones de salud y en un 32% como medio de transporte
 - Un 60% de los ciclistas son espectadores asiduos de eventos ciclistas en TV
 - Un 23% asistió a algún evento ciclista en los últimos 12 meses
-
- **España.** El practicante de ciclismo en España responde al perfil que se detalla en los puntos siguientes:
 - Tiene una edad media de 34 años
 - Son mayoritariamente hombres en una proporción de 56% frente al 44% de mujeres.
 - Un 42% ocupan puestos de gestión o técnicos
 - Un 59% practica ciclismo de ruta, un 32% BTT y un 9% ambos
 - Las razones para la práctica del ciclismo son en un 85% por placer, en un 66% por razones de salud y en un 20% por transporte
 - Un 68% de los ciclistas son espectadores asiduos de eventos ciclistas en TV.
 - Un 17% de los ciclistas asistió al menos una vez a un evento ciclista en los últimos 12 meses
-
- **Gran Bretaña.** El practicante de ciclismo en Gran Bretaña responde al perfil que se detalla en los puntos siguientes:
 - Tiene una edad media de 35 años
 - Son mayoritariamente hombres en una proporción de 65% hombres - 35% mujeres
 - Un 45% ocupa puestos de gestión o técnicos
 - Un 70% practica ciclismo en ruta, un 17% BTT y un 13% ambos
 - Las razones para practicar ciclismo son en un 62% por placer, en un 59% por razones de salud y en un 40% por razones de transporte
 - Un 22% de los ciclistas británicos son espectadores asiduos de eventos ciclistas en TV
 - Un 6% asistieron a algún evento ciclista en los últimos 12 meses

3. EL CICLOTURISMO EN BALEARES

3.1 CONDICIONES ESPECIALES DE BALEARS PARA LA PRÁCTICA DEL CICLOTURISMO

Balears presenta sin ningún género de dudas diferentes condiciones naturales y de infraestructuras que la posicionan como lugar ideal para la práctica del cicloturismo.

En primer lugar el clima es sin duda el factor indispensable y principal como atractivo natural para el cicloturismo europeo y en especial en los meses de febrero a mayo, que es cuando el cicloturista centro europeo aprovecha cuando hace más frío en su país para venir a Baleares a practicar su deporte favorito.

Del 15 de enero al 31 de marzo reina en Balears una temperatura benigna y agradable (mientras en Europa hay continuas lluvias y nevadas acompañadas de intenso frío). Abril y mayo son meses muy soleados, pero no calurosos, en estos meses precisamente es cuando la flora balear está en su pleno apogeo, ofreciendo un marco de incomparable belleza natural. Nuestro pluviómetro es bajo y escaso, y gozamos de un elevado número de horas de sol. Si bien tenemos días de inestabilidad meteorológica, también es cierto que su duración es siempre corta y rápidamente vuelve a lucir el sol.

El segundo factor que hace de Balears, especialmente en el caso de Mallorca y en menor medida en Menorca y Eivissa, un destino ideal para la práctica del cicloturismo es su topografía. La topografía balear es ideal para la practica del cicloturismo, grandes planicies, suaves colinas, pendientes duras y gran montaña, carreteras con prolongadas rectas y suficientes curvas, un verdadero mosaico para este deporte. El cicloturista puede rodar junto al mar, la montaña, los valles y en el plano balear.

Así por ejemplo el touroperador Max Hürzeler (que es el que más cicloturistas ha traído a Mallorca) opina que Mallorca ofrece a estos turistas un clima ideal y un buen terreno, no hay un tráfico desmesurado, y además el paseo es muy agradable.

Los ciclistas profesionales que han visitado Mallorca también tienen una opinión favorable sobre la isla, para la practica del ciclismo, como por ejemplo Stephen Roche (ganador del Tour

de Francia, el Giro de Italia y el campeonato del mundo), que vino a Mallorca aconsejado por Miguel Indurain. Según Stephen Roche "Mallorca fascina, tiene una buena climatología, naturaleza que atrae y ofrece unas posibilidades inmejorables para cicloturistas y profesionales".

En tercer lugar podríamos citar las carreteras como elemento favorable para el cicloturismo en Balears. Mallorca cuenta con una red de carreteras de 1.250 km., 675 km. de los cuales son caminos vecinales y carreteras de segundo orden con una anchura media de 6,50 m. aproximadamente y de todas ellas un 20 % es montaña.

Por su parte, Menorca cuenta con 180 km. de carreteras mientras que Ibiza y Formentera cuentan con unos 175 km. de carreteras aproximadamente.

Las carreteras en Baleares están debidamente señalizadas y con arcenes. En el caso de Mallorca el cicloturista puede dar la vuelta a la isla por carreteras secundarias y caminos vecinales que gozan de una gran tranquilidad circulatoria. Pueden diseñarse fácilmente rutas con recorridos de 100 km. en completo llano y con opciones a escapadas a montañas que se encuentran en el mismo recorrido.

En todas las islas la distancia máxima entre pueblos es de 10 a 15 km., factor que favorece la cobertura de las necesidades tanto fisiológicas como mecánicas y técnicas del cicloturista.

El cicloturista europeo prefiere (según los organizadores) las carreteras de Mallorca a las de Menorca e Ibiza. La causa, según los mismos, es básicamente el poco kilometraje de las mismas en las islas menores, ya que los recorridos según categorías de los diferentes grupos oscilan de 20 a 150 km. por día, lo que hace que estas carreteras no sean tan valoradas como las de Mallorca.

En cuarto lugar podríamos citar la facilidad de conexión vía chárter con los principales aeropuertos europeos. Nuestros aeropuertos se encuentran a no más de dos horas de vuelo de la mayoría de las principales ciudades europeas. La gran cantidad de vuelos y frecuencia de los mismos desde los principales puntos de Europa hacen que nuestras carreteras empiecen ya en cualquier ciudad europea.

Los aeropuertos de Menorca e Ibiza en temporada baja apenas registran movimiento, y este es otro factor que aumenta las ventajas de Mallorca respecto de las demás islas.

En quinto lugar podríamos citar como condición favorable la presencia de una infraestructura hotelera adecuada. Actualmente ya son muchos los hoteles especializados en esta clase de turismo y aparte del alojamiento tradicional de los mismos se han esforzado en atender y mejorar su oferta hacia el cicloturismo. Encontramos en la gran mayoría de ellos facilidades tales como:

- Cuarto para bicicleta bajo llave.
- Venta de accesorios y recambios.
- Mini taller con mecánico.
- Lavadero de bicicletas.
- Compresor.
- Servicio medico.
- Picnic especial cicloturístico, y desayuno y bufete con alimentos especiales para estos deportistas.

La nueva modalidad triatleta, deporte que combina ciclismo, natación y atletismo, encuentra en muchos de nuestros hoteles una combinación perfecta. Pueden entrenarse en recorrido atleta en las grandes playas y en los circuitos especiales, y al mismo tiempo entrenarse en natación en nuestras piscinas climatizadas o en el propio mar.

El número creciente de hoteles que están abiertos en temporada baja-media (especialmente en Mallorca) hacen que la oferta sea diversa, tanto en diferentes zonas de la isla como en diferentes tipos de establecimientos hoteleros. En Menorca e Ibiza la escasez de hoteles abiertos en esta época del año repercute aún más en la poca demanda por parte de los organizadores.

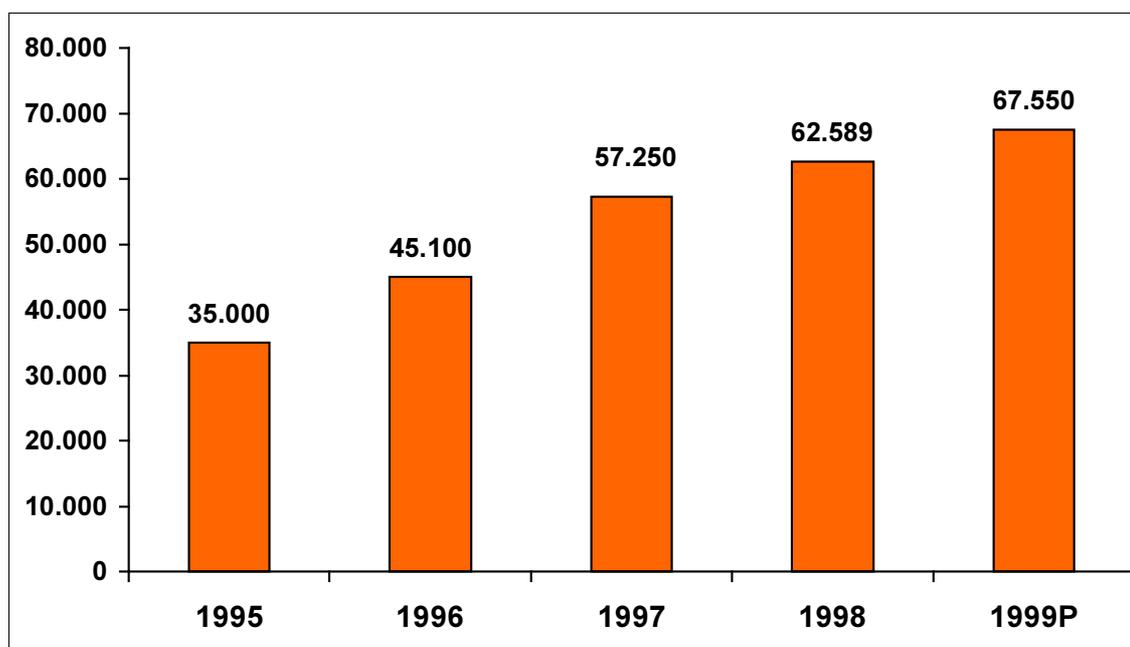
En muchos hoteles se ofrece también el llamado "paquete ciclista", que consiste en formar grupos por sexo y categoría con una persona que los guía. Entonces se ofrecen unas rutas y en puntos estratégicos se sitúan furgonetas de auxilio.

3.2 EVOLUCIÓN DEL NUMERO DE CICLOTURISTAS EN BALEARS

De acuerdo con las estimaciones realizadas en el presente estudio y que se explican con mayor detalle en el punto 4.1, podemos establecer que el número de cicloturistas que visitaron Balears en 1998 se situó por encima de los 62,500.

Asimismo, partiendo de los datos del informe de CAEB de 1995, que cifraba el número de cicloturistas en 35.000 y con los datos manejados en el presente estudio, se ha procedido a estimar la evolución experimentada por los ciclistas en los últimos 3 años. Igualmente, y tomando como base de cálculo las estimaciones de crecimiento de la demanda se ha procedido a realizar una previsión sobre la demanda cicloturística en Balears para 1999.

GRÁFICO 2. EVOLUCIÓN CICLOTURISTAS EN BALEARS

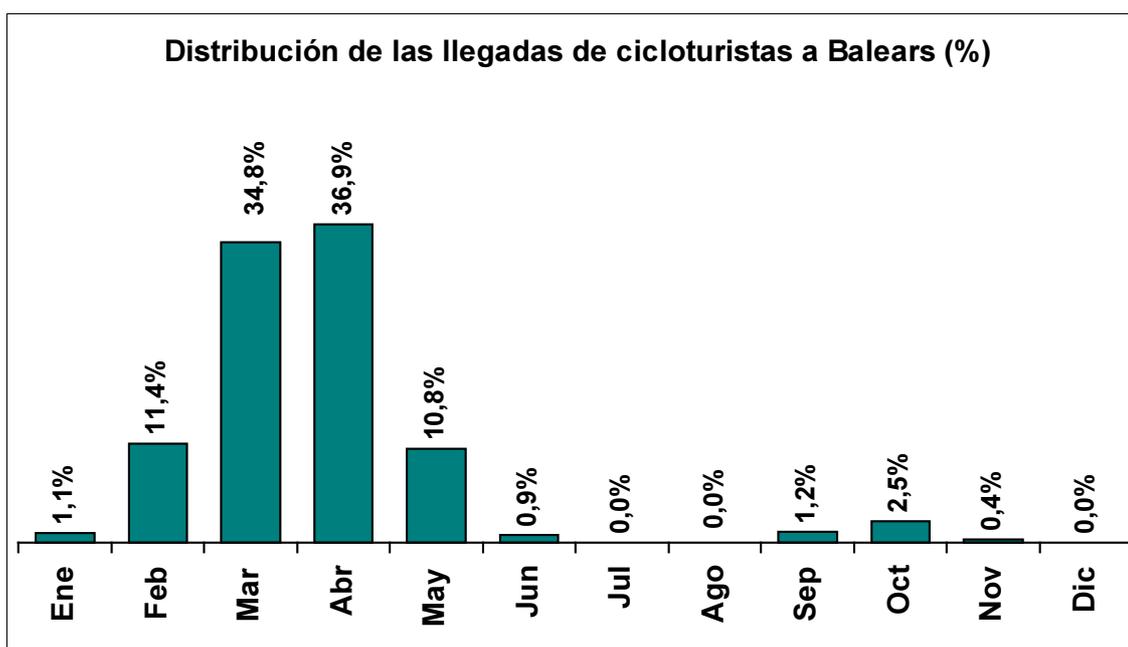


De los datos estimados, se puede observar un aumento constante del número de cicloturistas que han visitado las Balears en los últimos 4 años, en los cuales se ha producido un crecimiento total de más del 90%.

3.3 LA ESTACIONALIDAD DEL CICLOTURISMO EN BALEARS.

La práctica del cicloturismo presenta un claro componente estacional en Balears. Como se aprecia en el gráfico siguiente, los meses de mayor concentración de estos cicloturistas coinciden con lo que se ha convenido en llamar la temporada baja de primavera, desde febrero hasta mayo y con una concentración especial en los meses de marzo y abril.

GRÁFICO 3. LA ESTACIONALIDAD DEL CICLOTURISMO EN BALEARS



A partir de diferentes fuentes consultadas tales como touroperadores, directores de hotel o representantes de federaciones de ciclismo, la estacionalidad que presenta el cicloturismo en Balears puede deberse a diferentes motivos:

- **El clima:** los meses de mayor demanda hacia Balears coinciden con los meses más duros del invierno Europeo. Mientras en el centro de Europa las temperaturas son muy bajas con frecuentes nevadas que dificultan la práctica del ciclismo. Por el contrario, en los meses de febrero a mayo, Balears presenta un clima templado y agradable muy conveniente para los cicloturistas. Por el contrario, los meses de verano suelen ser demasiado calurosos para la práctica del ciclismo

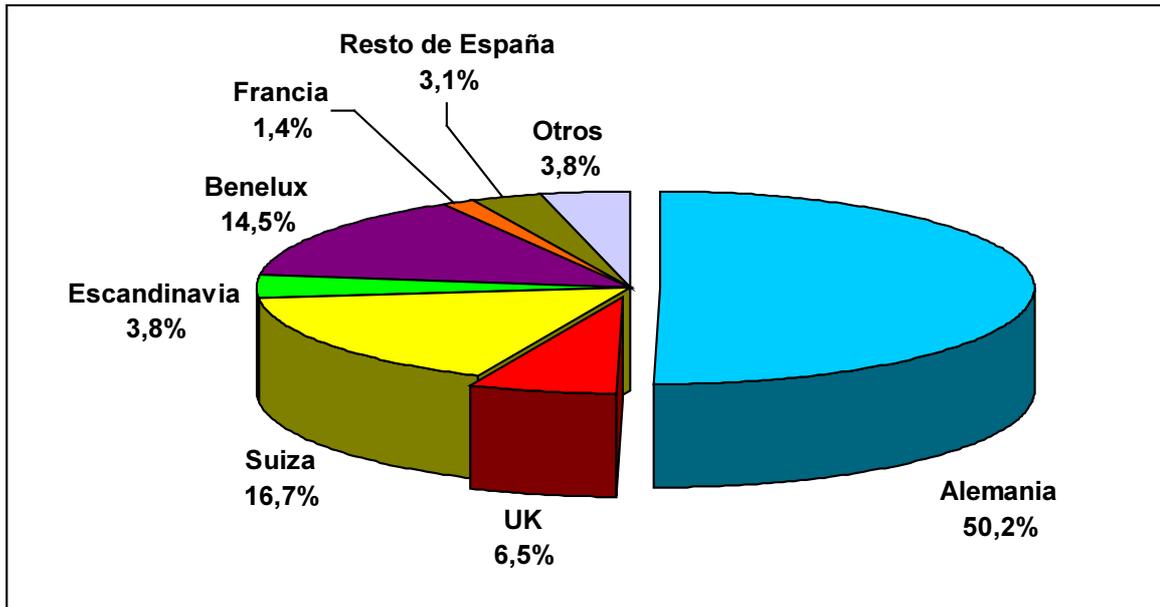
- **Cuestiones de preparación:** por norma general el ciclista suele realizar una preparación a lo largo del año que suele iniciarse en invierno y primavera para llegar al máximo de forma en los meses de verano. En consecuencia, unos días en climas templados al inicio de la temporada suelen ser muy convenientes para los practicantes. En el mismo sentido, los ciclistas suelen reposar durante una temporada que suele coincidir con la llegada del otoño.
- **La imagen cicloturista de Balears.** Desde hace unos años, Balears y especialmente Mallorca se ha venido posicionando como un centro receptor de cicloturismo de primer orden en los meses de febrero a mayo. Lo cual genera unas inercias entre los demandantes y los oferentes a concentrar sus viajes en estas épocas
- **Poca involucración de los touroperadores en el desarrollo de la demanda en los meses de otoño.** A pesar de que las condiciones climáticas en los meses de septiembre, octubre y noviembre podrían ser adecuadas para la práctica del cicloturismo, los touroperadores todavía no han empezado a comercializar de forma significativa estos meses.

3.4 EL PERFIL DEL CICLOTURISTA

En este apartado se han analizado una serie de variables, tales como nacionalidad, edad, sexo, etc. que permiten describir el perfil del cicloturista.

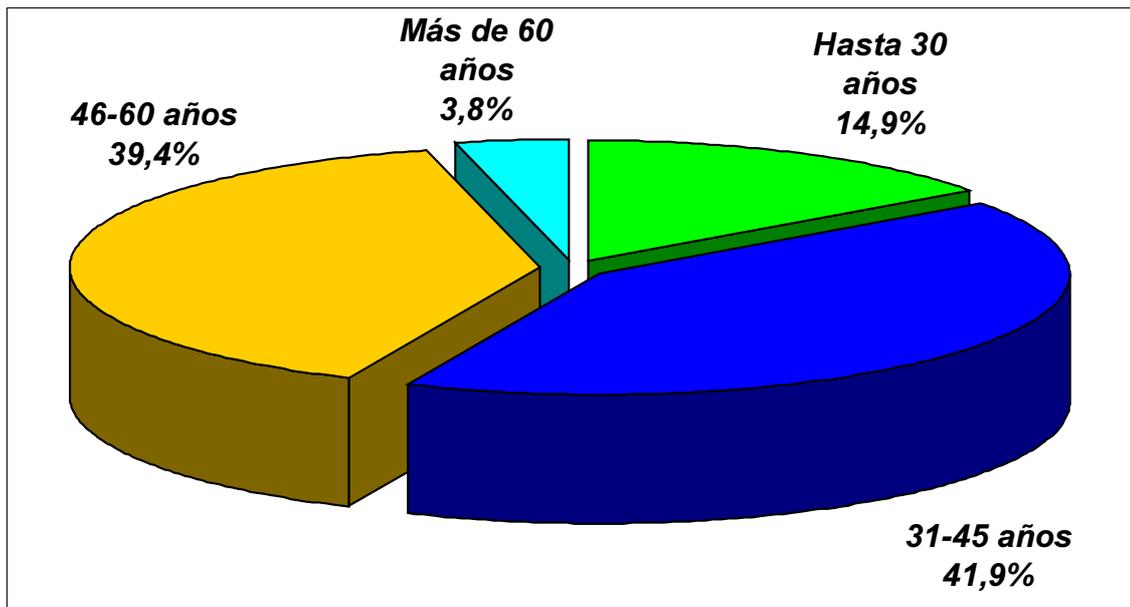
- **Nacionalidad. Los alemanes son los que representan el mayor porcentaje de cicloturistas.** Como se observa en el gráfico adjunto, elaborados a partir de la encuesta realizada, los alemanes representan el 50% de los cicloturistas que acuden a Balears, seguidos por los suizos con el 17%. En esta distribución pueden detectarse dos factores. La importancia que para el turismo alemán suponen los desplazamientos en bicicleta y la importancia relativa de los turistas suizos, lo cual puede ser originado por la existencia de touroperadores especializados como el dirigido por Stephen Roche que han desarrollado el mercado suizo desde hace ya algunos años. Por otra parte, destaca el poco peso relativo de otros mercados clásicos de Balears como puede ser el mercado británico, el cual no llega al 7% del total de entrevistados.

GRÁFICO 4. NACIONALIDAD DE LOS CICLOTURISTAS



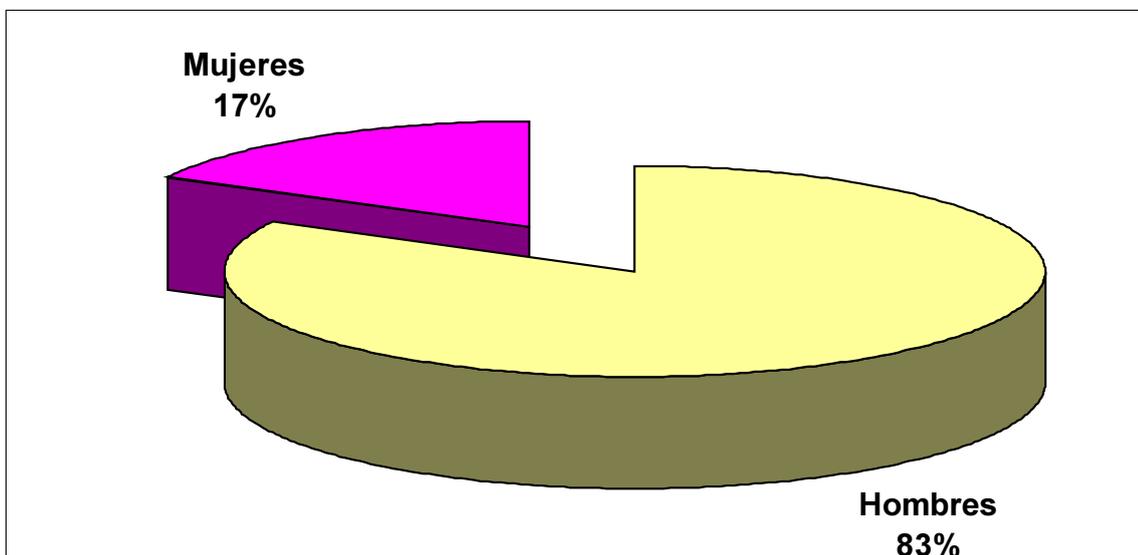
- **Edad de los cicloturistas.** Los cicloturistas responden a una franja de edad que va desde los 30 hasta los 60 años. El cicloturismo es una modalidad turística que no se circunscribe a un rango de edad especialmente joven. Al contrario la mayoría de ellos se encuentran en una etapa de madurez que llega hasta los 50, 55 años. Correspondiendo a la franja que vas de los 31 a los 60 años cerca del total de practicantes.

GRÁFICO 5. EDAD DE LOS CICLOTURISTAS



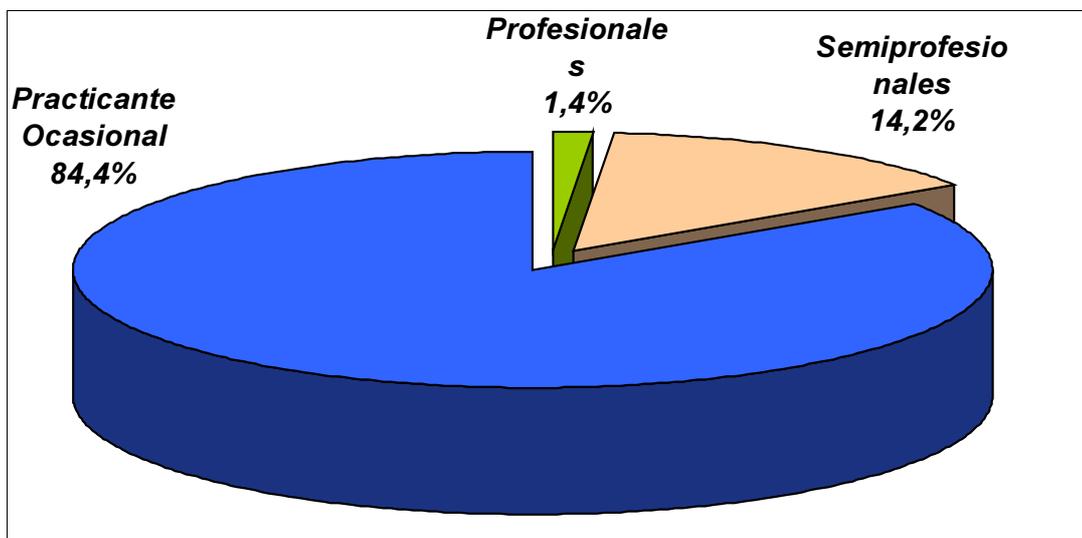
- **Sexo.** En su mayoría los practicantes del cicloturismo son hombres. Para el total de la muestra, el porcentaje de cicloturistas masculinos se acerca al 82%, aunque en el caso de los alemanes el porcentaje disminuye hasta el 75%.

GRÁFICO 6. LOS CICLOTURISTAS. SEXO



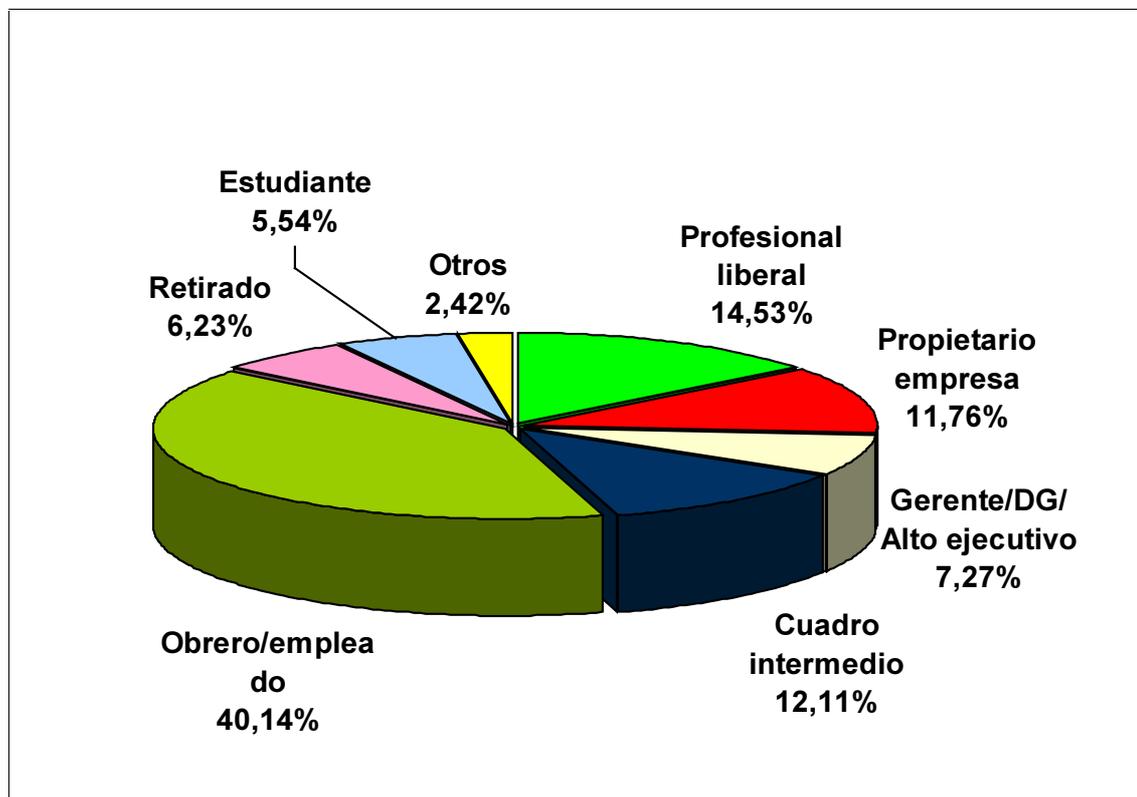
- **Grado de asiduidad en la práctica del cicloturismo.** En la encuesta realizada se pidió a los entrevistados que se autclasificasen en tres categorías: Profesionales, Semiprofesionales si participaban ocasionalmente en algún tipo de competiciones y Practicantes Ocasionales. La mayoría (84,3%) son practicantes ocasionales.

GRÁFICO 7. CATEGORÍA DE LOS CICLOTURISTAS



- **Profesión.** Por lo que se refiere a la profesión, la mayoría de cicloturistas que acuden a Balears responden a un perfil profesional relativamente bajo, aunque es de destacar que cerca de un 36% de los encuestados afirma ocupar cargos de responsabilidad en sus puestos de trabajo

GRÁFICO 8. PROFESIÓN DE LOS CICLOTURISTAS

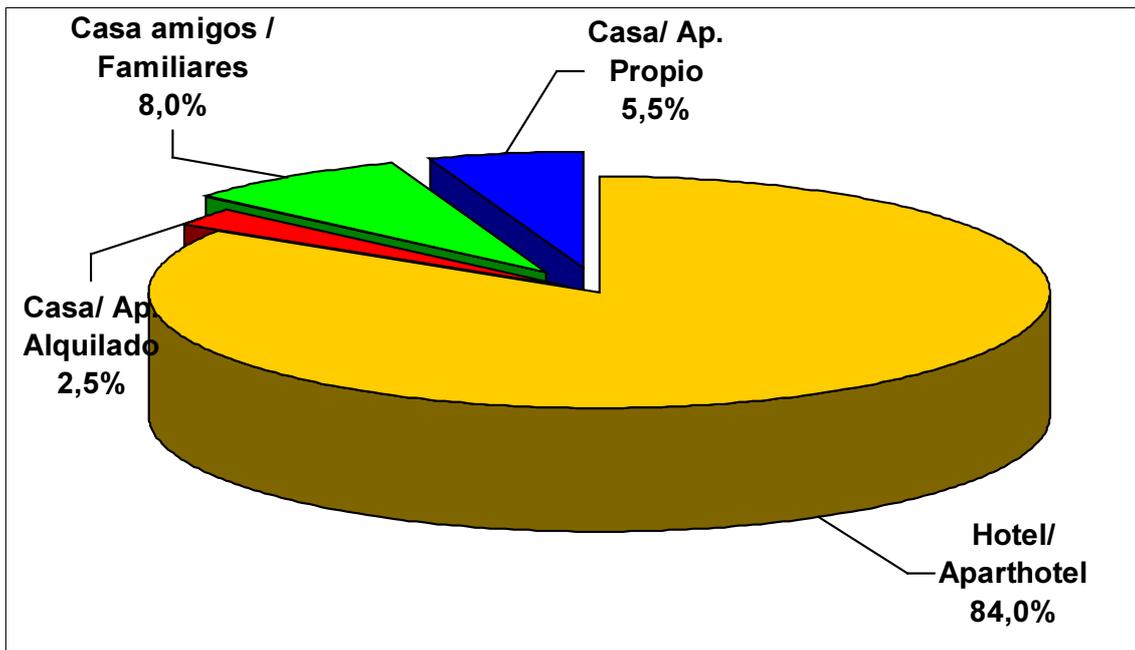


3.5 ASPECTOS DESCRIPTIVOS DEL COMPORTAMIENTO DEL CICLOTURISTA.

En los puntos siguientes, se han analizado algunos aspectos referentes al comportamiento de los cicloturistas en Balears, en concreto se han analizado aspectos tales como el tipo de alojamiento, la categoría del alojamiento, el régimen de alojamiento, la antelación de la reserva etc. que se describen a continuación.

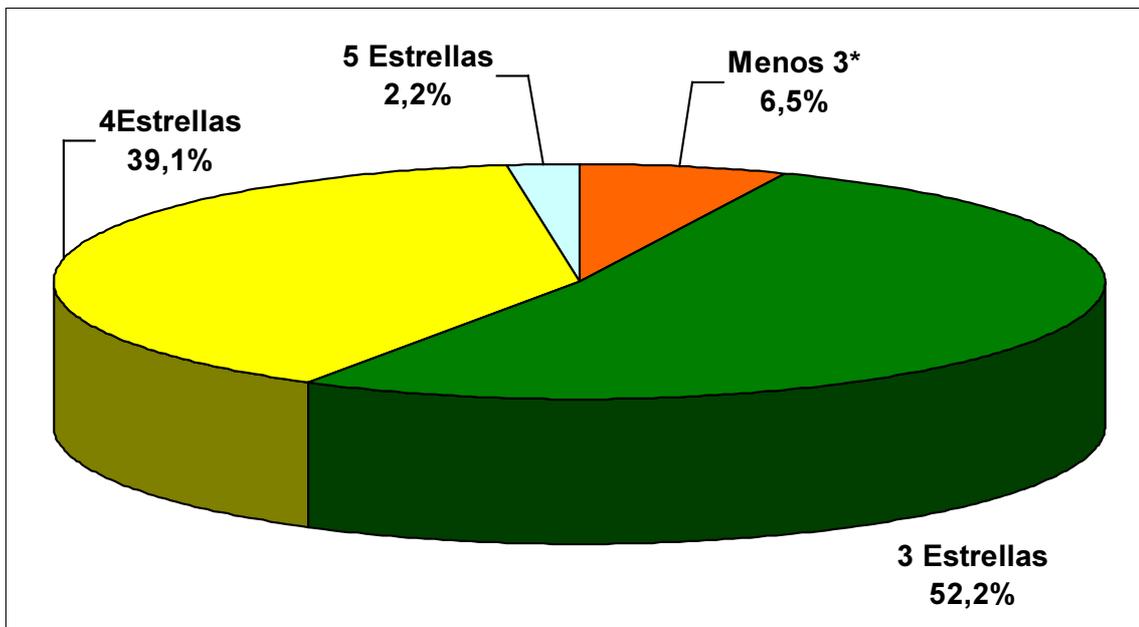
- **Alojamiento.** La inmensa mayoría de los cicloturistas (84%) se ha alojado en hoteles o apartamentos, sin embargo, existe un 14% de cicloturistas que declaran haberse alojado en casas propias o en las de amigos, lo cual nos puede dar una idea de la importancia que tiene Balears para el turismo residencial

GRÁFICO 9. DÓNDE SE ALOJAN LOS CICLOTURISTAS



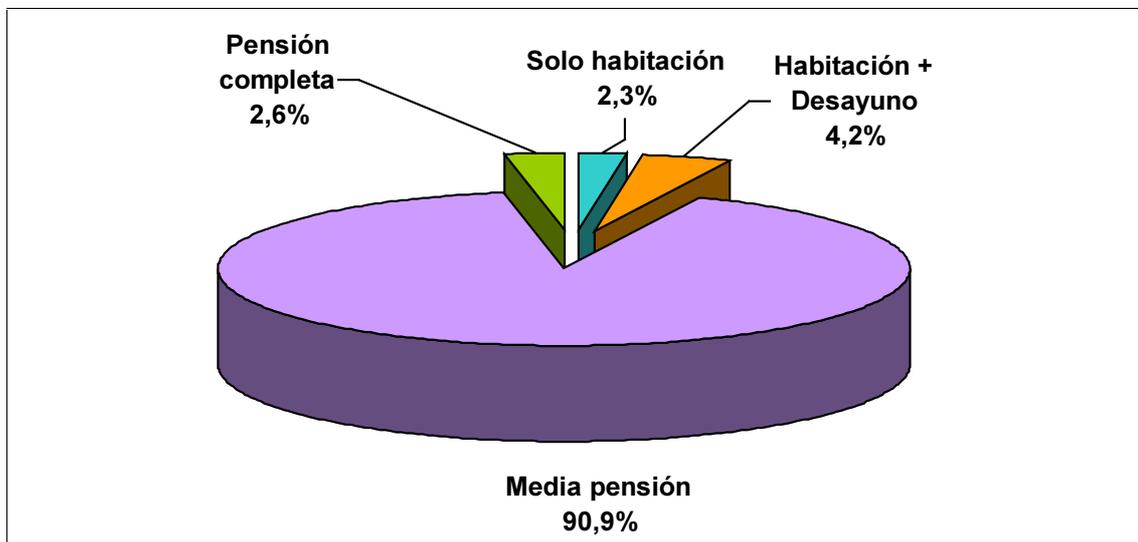
- **Categoría de los alojamientos.** Del 84% de cicloturistas que se alojan en hoteles o apartoteles, la mayoría (93.41%) se aloja en establecimientos de categoría media-alta, es decir de tres, cuatro y cinco estrellas.

GRÁFICO 10. CATEGORÍA DE LOS ESTABLECIMIENTOS UTILIZADOS



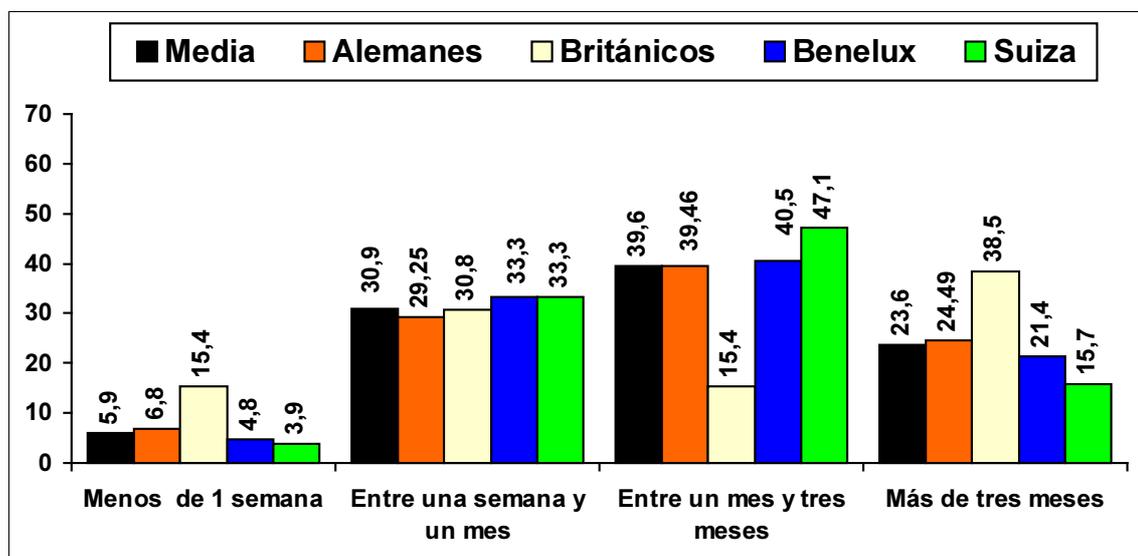
- **Régimen de alojamiento.** El régimen de alojamiento en hoteles y aparthoteles es en su inmensa mayoría de media pensión, siendo las demás modalidades de alojamiento muy poco importantes

GRÁFICO 11 RÉGIMEN DE ALOJAMIENTO



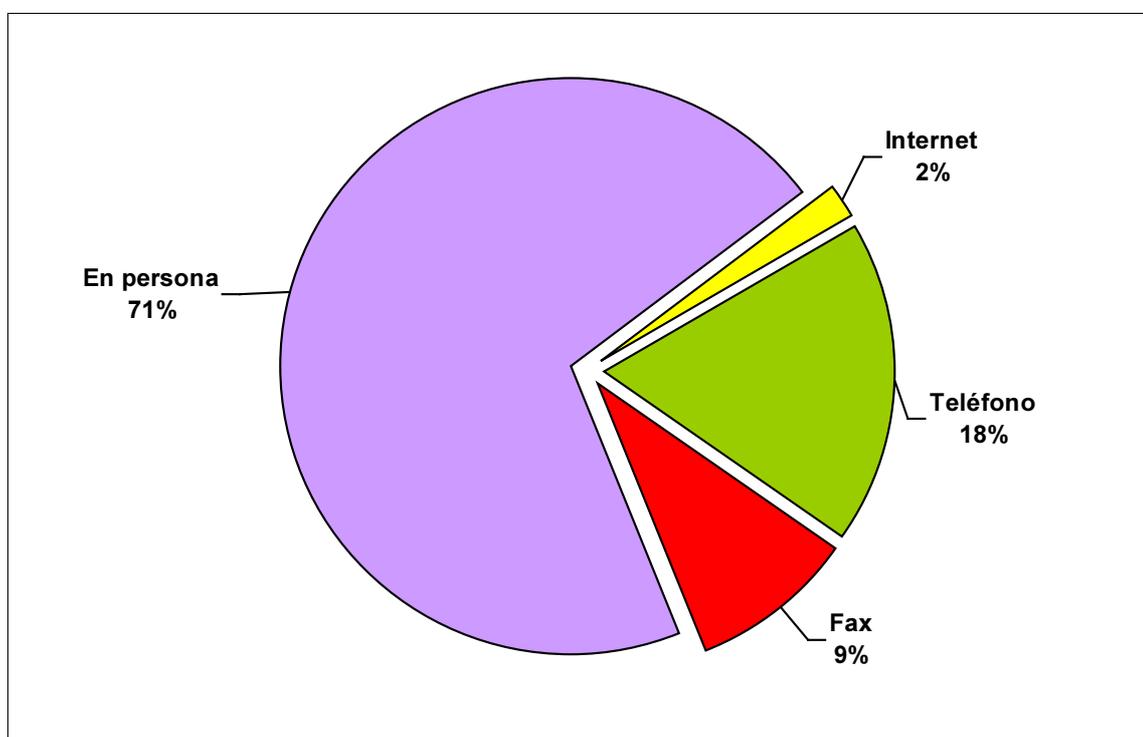
- **Antelación de la reserva.** La mayoría de los cicloturistas (39.58%) realizaron sus reservas con una antelación superior al mes, incluso una parte importante (23,61%) la realizó con más de tres meses de antelación. Por nacionalidades, los más previsores son los alemanes, de los cuales un 24.49% realizó su reserva con más de tres meses de antelación, seguido por los británicos con un 38,46%. Por otra parte, los menos previsores son los británicos los cuales realizaron su reserva con menos de un mes de antelación en un 46.4% de los casos.

GRÁFICO 12. ANTELACIÓN DE LA RESERVA



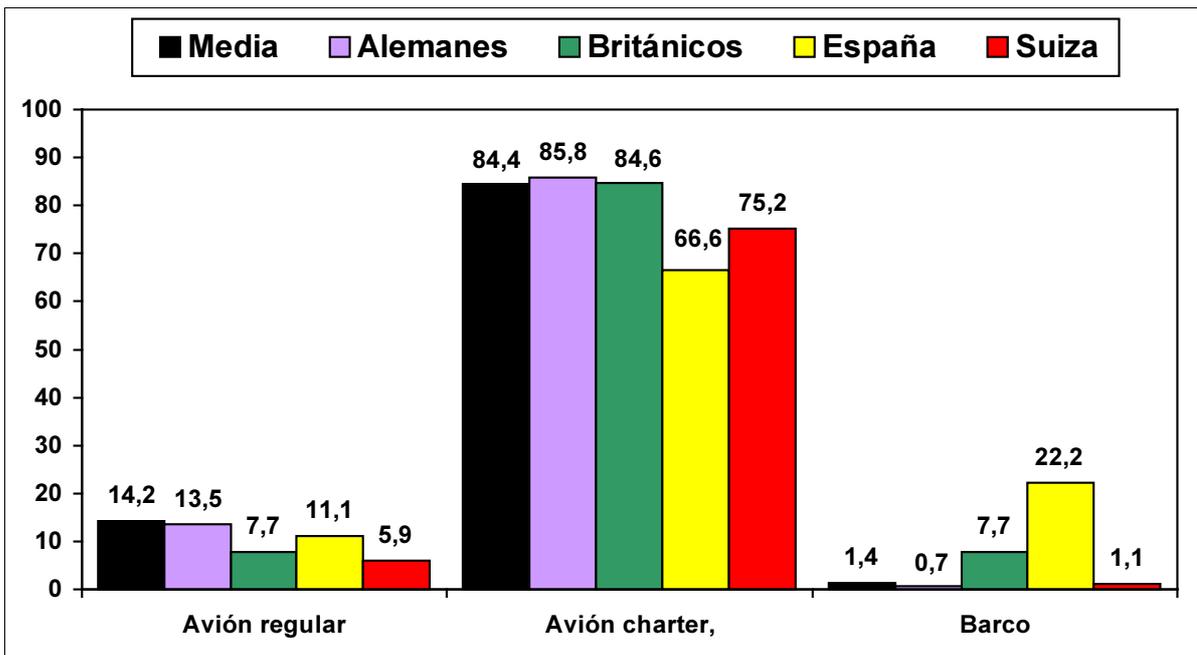
- **Sistema de reserva.** A la pregunta referente a ¿cómo realizó su reserva?, la mayoría de encuestados (70.91%) respondió que la realizaron en persona, es decir, acudieron personalmente a la agencia de viajes o touroperador y realizaron la reserva. El teléfono, con un 18.18% fue el segundo sistema más utilizado, seguido por el fax con un 9.09% y finalmente a través de Internet con un 1.82%. Estos datos en cierta manera permiten soslayar la pervivencia de los canales tradicionales de distribución, aunque de manera muy tímida empiezan a aparecer los nuevos canales como Internet. Esta característica se aprecia de manera relativamente más importante en Suiza, donde cerca de un 5% de las reservas se realizaron utilizando este medio.

GRÁFICO 13. ¿CÓMO REALIZÓ SU RESERVA?



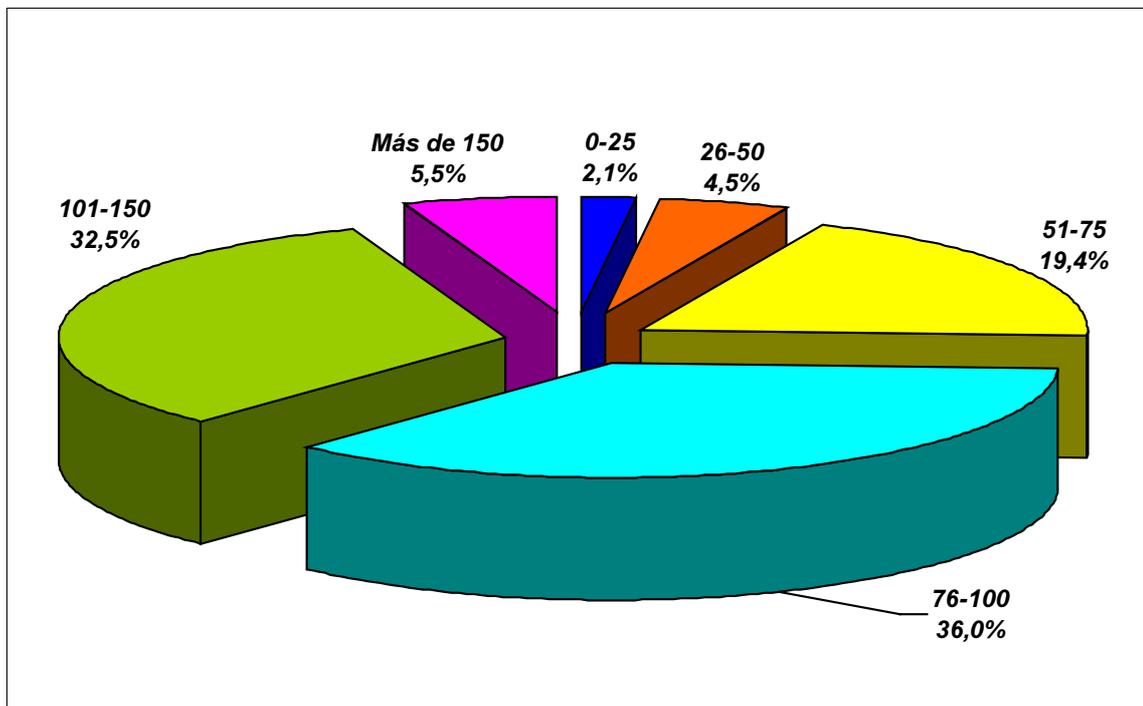
- **Medio de llegada a las islas.** La gran mayoría (84.13%) llegó a las Balears utilizando vuelos chárter, en vuelo regular un 14,19% y en Barco un 1,38%. Por nacionalidades, no se observan grandes diferencias excepto en el caso de los cicloturistas provenientes de España, los cuales utilizaron en cerca del 22% el barco para desplazarse a Balears.

GRÁFICO 14. MEDIO DE LLEGADA A BALEARS



- Distancia media recorrida por día.** Las rutas que realizan los cicloturistas por día suelen situarse entre los 76 y los 150 km. diarios, siendo la distancia media más recorrida la situada entre 76 y 100 km. No se aprecian grandes diferencias de comportamiento entre las diferentes nacionalidades

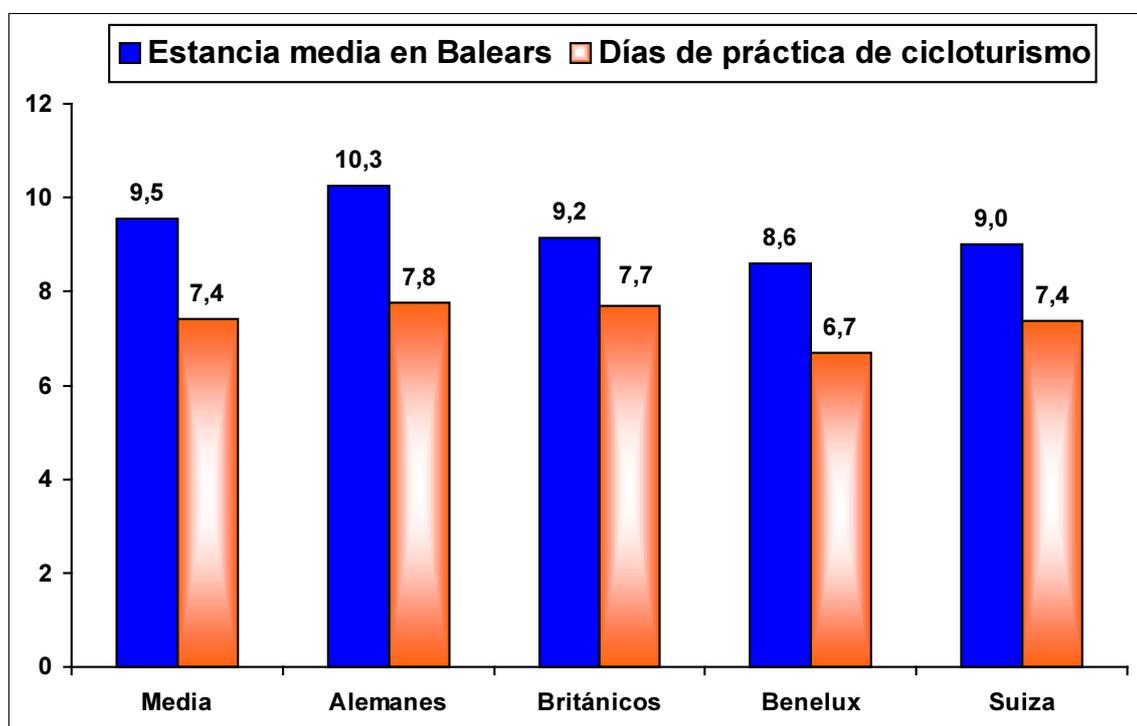
GRÁFICO 15. DISTANCIA MEDIA RECORRIDA POR DÍA (KM.)



- **Duración de la estancia y días de práctica de cicloturismo.** La estancia media de los cicloturistas en Balears se sitúa en **9,54** días, de los cuales dedican a la práctica del cicloturismo una media de 7.14 días, lo cual supone que el 77% de los días totales de su estancia en Balears los dedican a la práctica del cicloturismo. Por nacionalidades, no existen grandes diferencias entre las estancias medias y los días de práctica del ciclismo, situándose las primeras en un abanico que va desde los 10,25 días de los alemanes a los 8.22 días de los escandinavos.

Sin embargo, dónde si se aprecian diferencias significativas es en la duración de la estancia en función de la zona donde se han alojado los cicloturistas. Así, aquellos que se alojaron en la zona de la bahía de Pollença realizaron una estancia media de 13,12 días y los que se alojaron en la zona de la Serra de Tramontana de 11,25 días, claramente superior a la media de 9,53 días del conjunto de cicloturistas.

GRÁFICO 16. ESTANCIA MEDIA Y DÍAS DE PRÁCTICA DE CICLOTURISMO

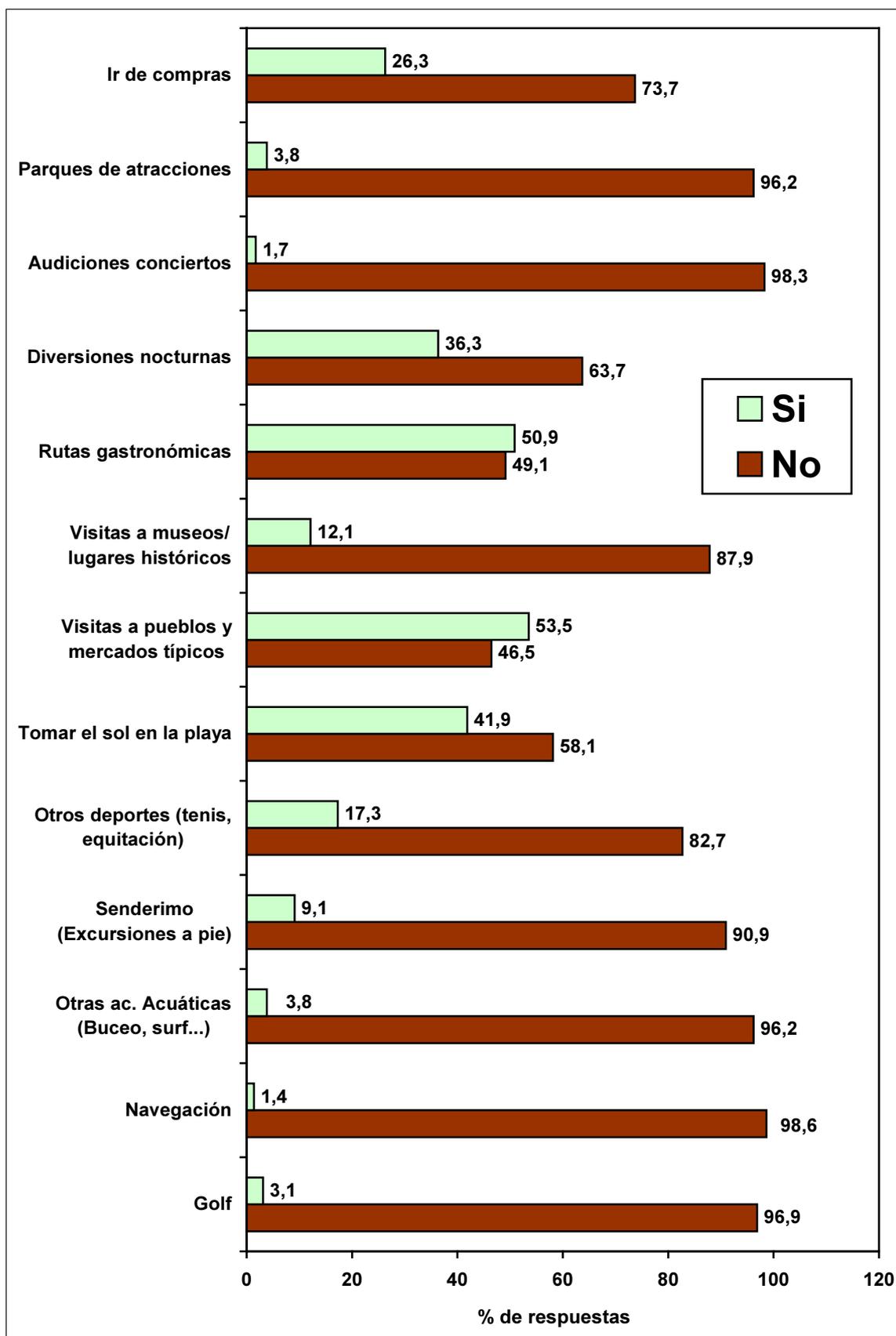


- **Otras actividades realizadas.** Cómo ya se ha observado más arriba, el cicloturista dedica la mayor parte de su tiempo a la práctica de este deporte. Esta observación se corrobora en el gráfico siguiente que describe otras actividades realizadas por los cicloturistas. En él se puede observar que las únicas actividades en las que el porcentaje de realización supera el 50%, es decir que más de la mitad de los que han respondido afirman haberla realizado, son las visitas a pueblos y mercados típicos, lo cual parece bastante lógico al tener en cuenta que la actividad ciclista discurre a través de los diferentes pueblos de las islas, y las rutas gastronómicas, lo cual puede interpretarse como que los cicloturistas aprovechan sus desplazamientos para salir a comer o cenar fuera del hotel.

Una pequeña minoría, inferior al 18% combina la práctica del cicloturismo con otras prácticas deportivas (tenis, equitación, golf etc.) o con paseos a pie. Pero como se observa son una franca minoría. Incluso tomar el sol en la playa es una actividad realizada únicamente por el 42% de los cicloturistas, lo cual indica el interés relativo para este segmento de este atractivo para su desarrollo.

No se han apreciado diferencias de comportamiento significativas por nacionalidades. Sin embargo, por edades, se han podido apreciar ligeras diferencias, en el sentido que los mayores tienen una tendencia ligeramente superior a los jóvenes a practicar el golf, visitar museos /lugares históricos y a realizar rutas gastronómicas.

GRÁFICO 17. OTRAS ACTIVIDADES REALIZADAS POR LOS CICLOTURISTAS



3.6 TENDENCIAS VACACIONALES Y DESTINOS ALTERNATIVOS

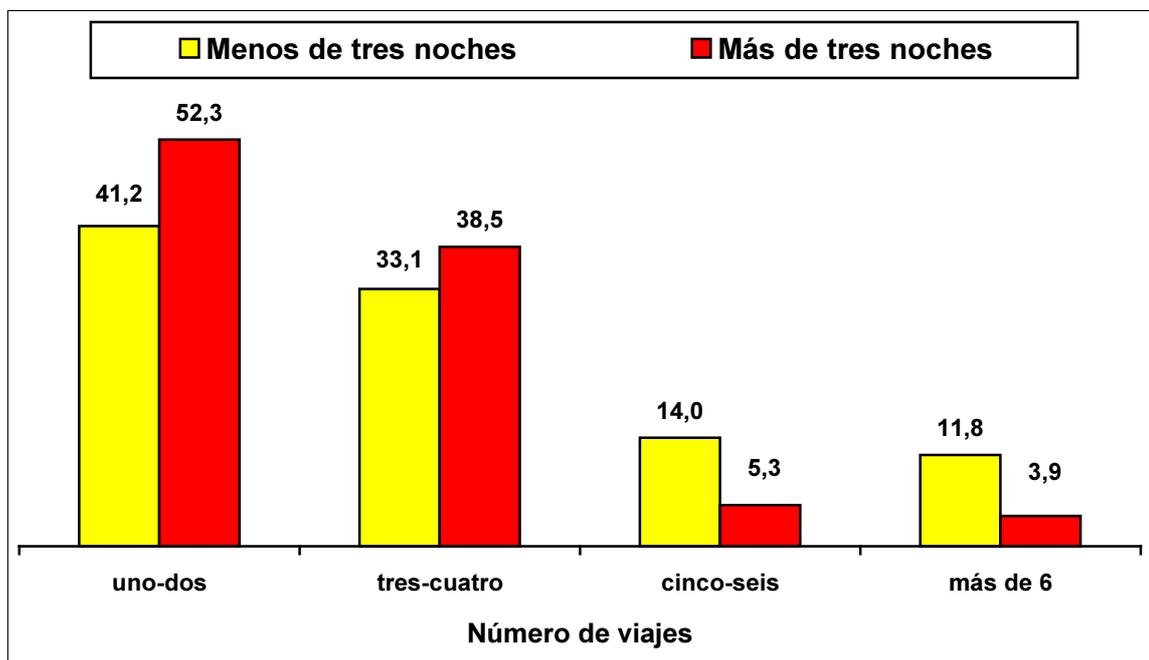
En este apartado se describen los resultados obtenidos en la encuesta, relacionados con los hábitos vacacionales de los cicloturistas que acuden a Balears. En este sentido se pretende medir cual es el comportamiento típico con relación al número y duración de los viajes vacacionales realizados anualmente, el número de viajes realizados con la intención principal de realizar cicloturismo, así como investigar las preferencias estacionales de realización del cicloturismo y los destinos alternativos

- **Duración y frecuencia de los viajes vacacionales de los cicloturistas.** Con la intención de mejorar el perfil de los cicloturistas que acuden a Balears, se les preguntó por el número total de viajes vacacionales que realizaban anualmente. Además de diferenció entre viajes de más de tres noches y viajes de menos de tres noches de duración, para así poder determinar la incidencia de los “short breaks” en este segmento vacacional.

Los resultados obtenidos nos permiten observar que más de un 25% de los cicloturista realizan más de cinco viajes anuales de menos de tres noches y que más de un 9% realizan más de cinco viajes anuales de más de 6 noches. Estos resultados, comparados con otros segmentos nos indican que los cicloturistas son menos viajeros que por ejemplo los turistas de golf.

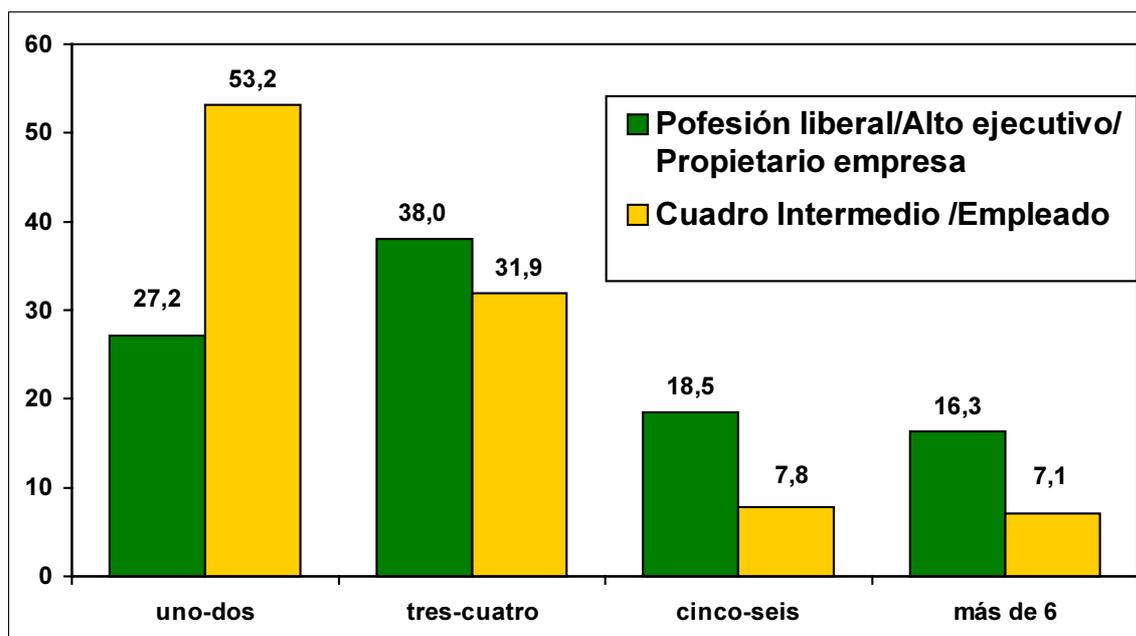
En este sentido, más de un 46% de los turistas de golf realizan más de cinco viajes vacacionales de menos de tres noches y más de un 36% realizan más de cinco viajes de más de 6 días.

GRÁFICO 18. VIAJES VACACIONALES DE MENOS Y DE MÁS DE TRES NOCHES



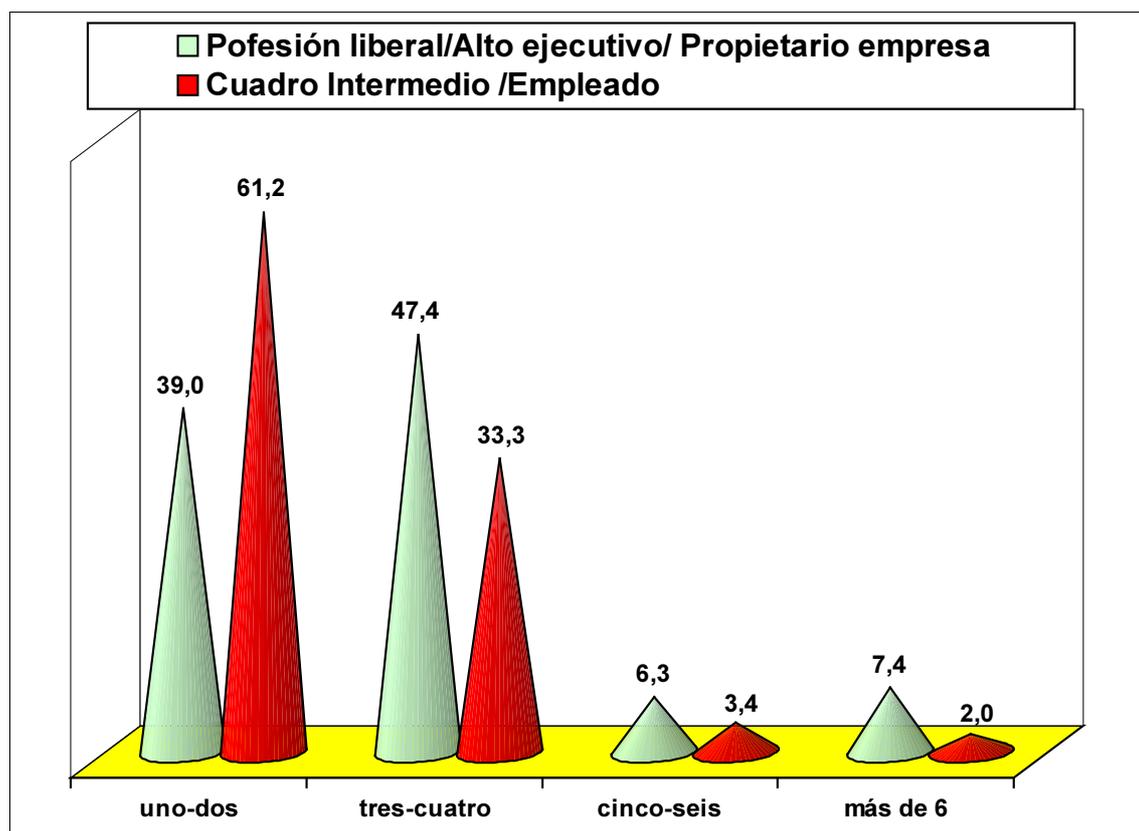
Los datos obtenidos, no presentan diferencias significativas al analizarse por nacionalidades, únicamente al analizarse por profesiones se observa, como sería de esperar, que las profesiones de mayor nivel van asociadas con mayores tendencias a realizar viajes vacacionales.

GRÁFICO 19. VIAJES VACACIONALES DE MENOS DE TRES DÍAS POR PROFESIONES



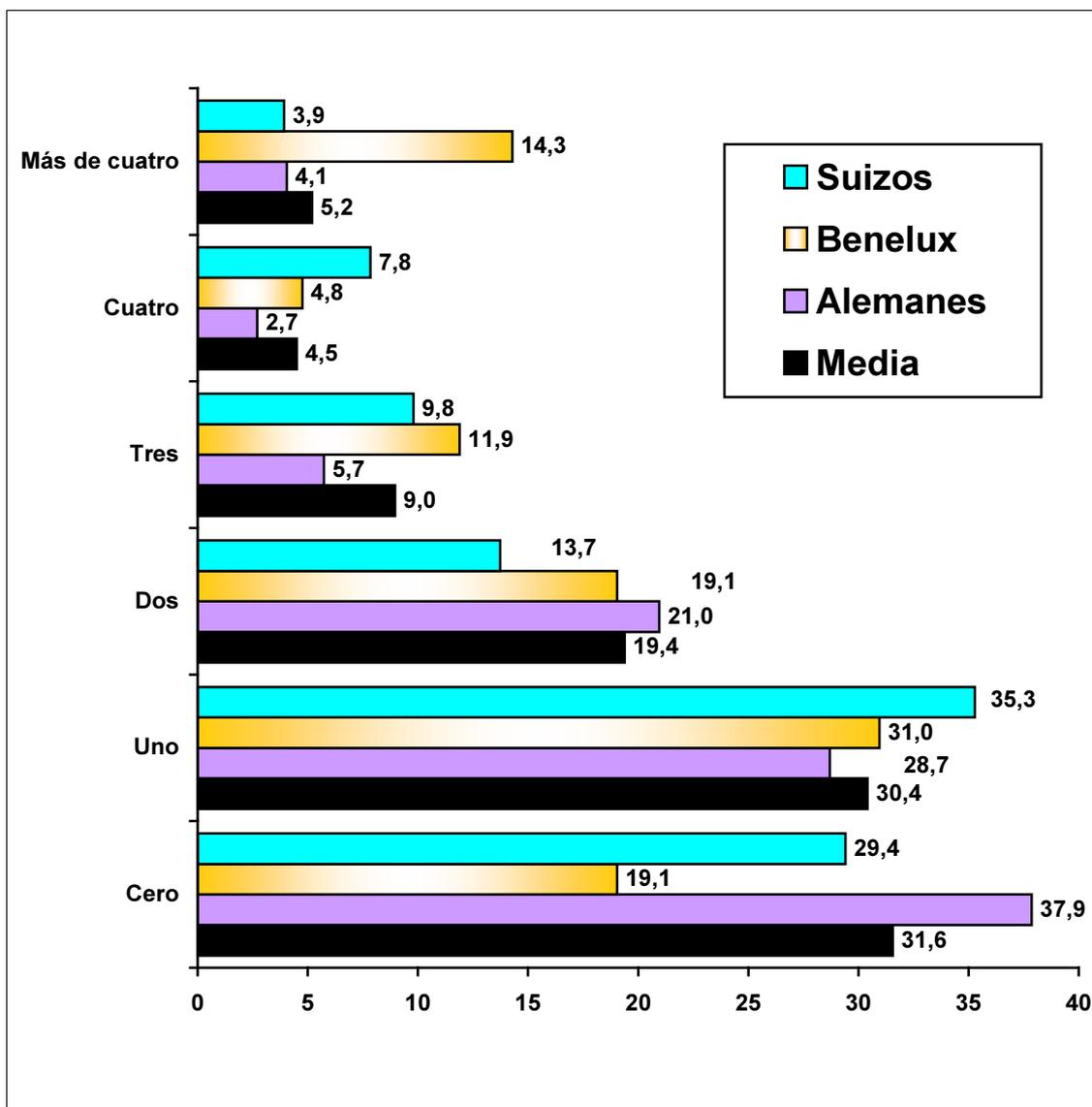
Lo mismo ocurre cuando hablamos de viajes de más de tres noches, puesto que como puede observarse, las profesiones relativamente más cualificadas tienen tendencia a viajar mucho más que las menos cualificadas.

GRÁFICO 20. NUMERO DE VIAJES VACACIONALES DE MÁS DE 6 NOCHES POR PROFESIONES



- **Viajes en que el motivo principal sea la práctica del cicloturismo.** Para determinar la frecuencia de la práctica del cicloturismo, se preguntó a los entrevistados por el número de viajes realizados (sin contar el presente) en los últimos 12 meses, en los que el motivo principal hubiese sido el cicloturismo. Observando el gráfico siguiente, se puede apreciar que más de un 48% de los encuestados habían realizado uno o dos viajes y que cerca del 32% únicamente habían realizado el viaje a Balears.

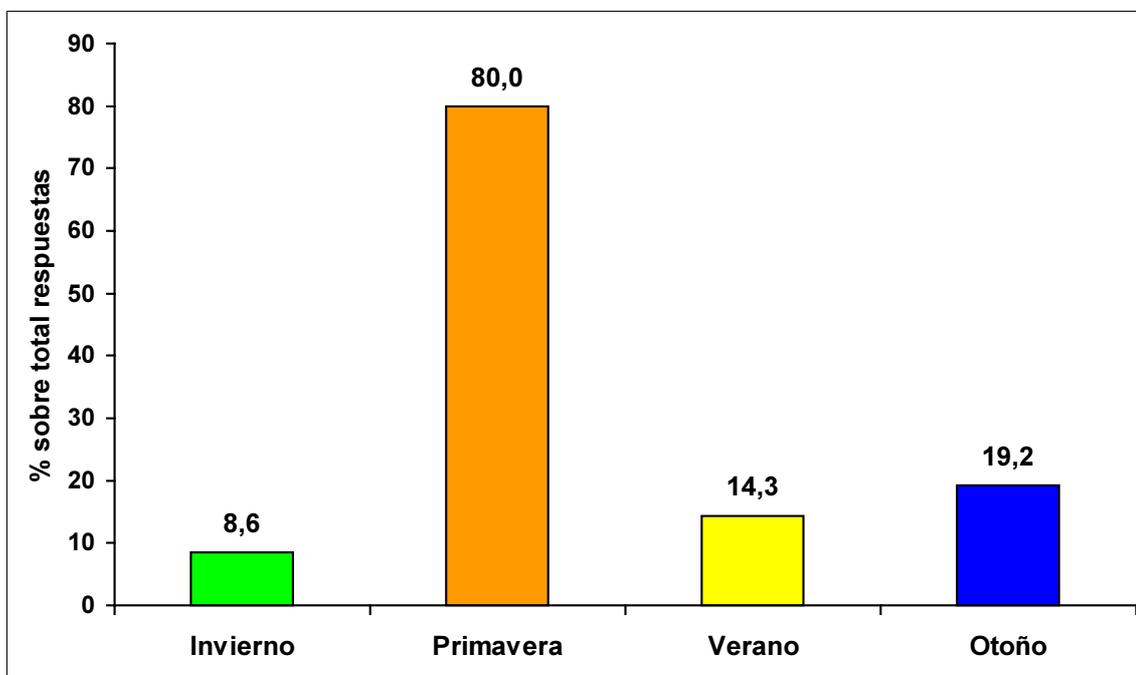
GRÁFICO 21. VIAJES ANUALES CON LA INTENCIÓN PRINCIPAL DE REALIZAR CICLOTURISMO (SIN CONTAR EL ÚLTIMO)



- Épocas preferidas para la práctica del cicloturismo.** Las preferencias estacionales para realizar viajes cicloturístico reproducen muy fielmente el patrón estacional observado en el número de estancias de cicloturistas en Balears. En este sentido, el siguiente gráfico muestra las diferentes opiniones expresadas por los cicloturistas con relación a los periodos preferidos para viajar. Esta pregunta admitía multirespuesta, es decir, que un entrevistado podía escoger más de una estación, por lo cual el total suma más del 100%.

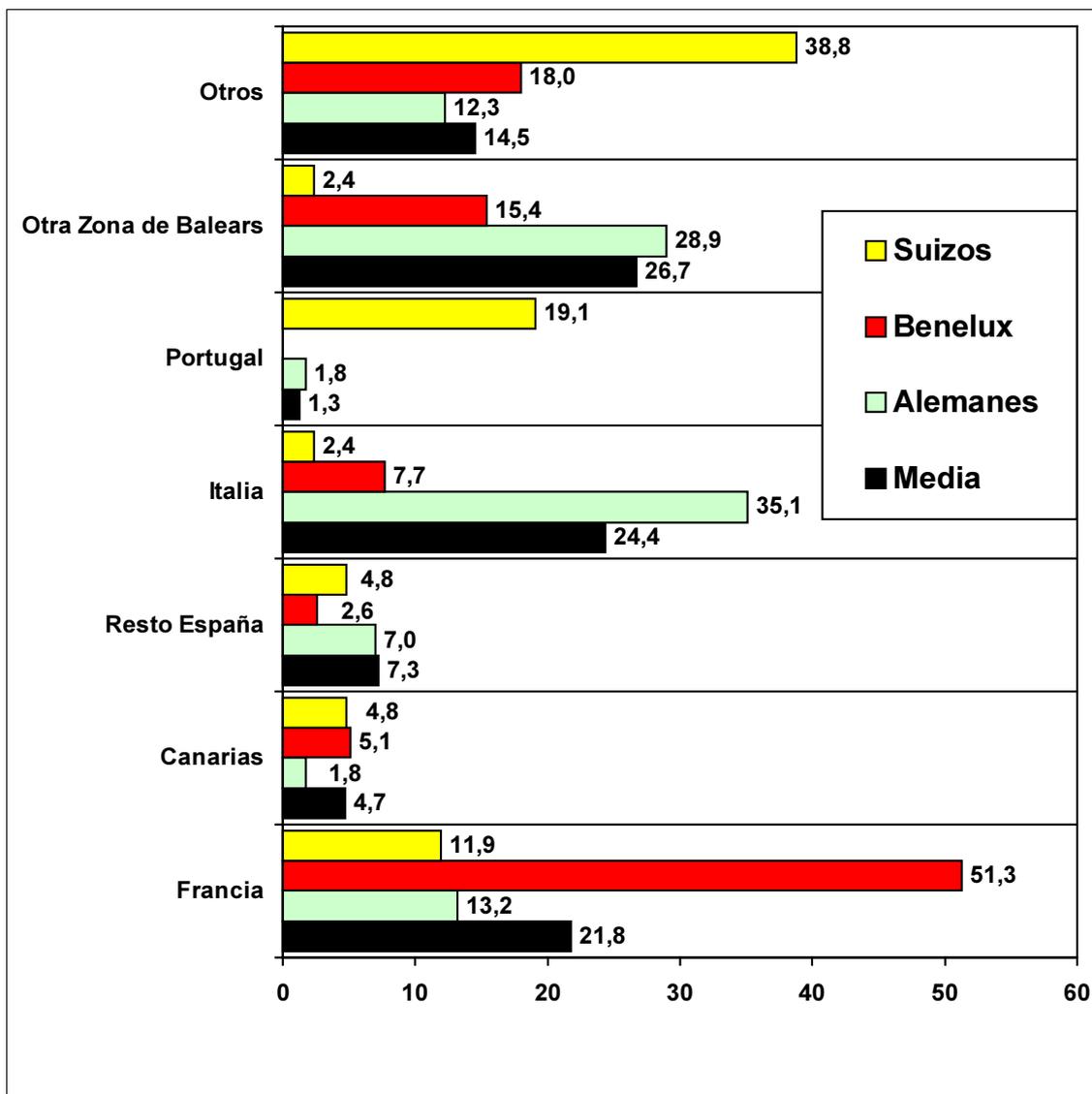
Del análisis de los resultados se observa que la gran mayoría de los cicloturistas prefieren viajar en primavera, le sigue en importancia el otoño, el verano, y finalmente el invierno.

GRÁFICO 22. ÉPOCAS PREFERIDAS PARA LA REALIZACIÓN DE VIAJES DE CICLOTURISMO



- **Principales destinos alternativos.** Al analizar los principales destinos alternativos se observa que las Balears son un destino muy consolidado entre los cicloturistas que nos visitan, puesto que un 26,7% de ellos afirman que “otra zona de Balears”, distinta a la que se alojan en la actualidad, sería el destino “alternativo”. En segundo lugar aparece Italia con un 24,03% y en tercer lugar Francia con un 21,89%

GRÁFICO 23. PRINCIPALES DESTINOS ALTERNATIVOS SEGÚN NACIONALIDAD



3.7 SATISFACCIÓN DE LOS CICLOTURISTAS EN BALEARS

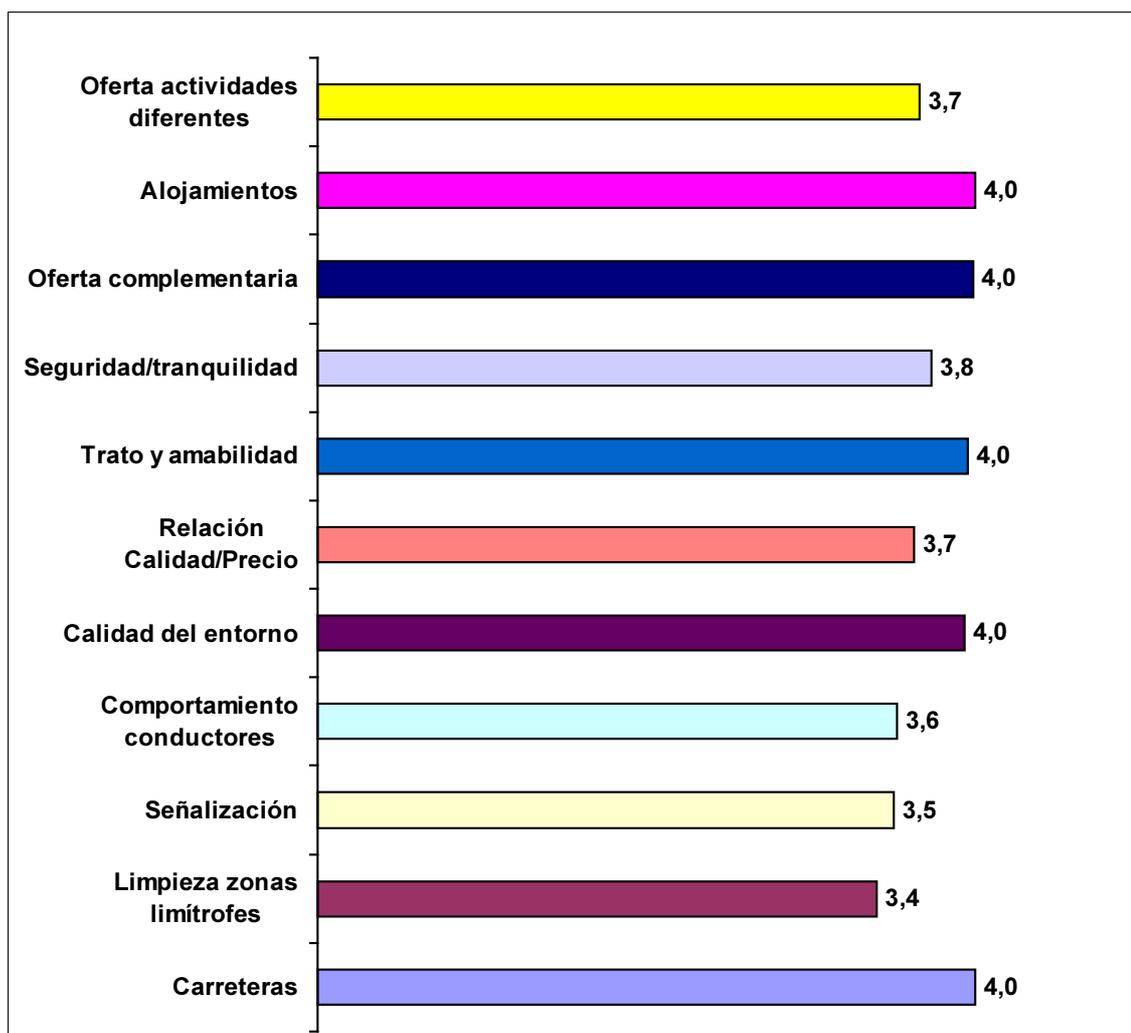
Para medir la satisfacción de los cicloturistas durante su estancia en Balears, se les pidió que valorasen en una escala de uno a cinco, dónde el uno significaba muy mal y el cinco muy bien o excelente, diferentes aspectos específicos de su estancia en Balears.

Los aspectos señalados se dividieron en tres grandes bloques, el primero hacía referencia a cuestiones relacionadas directamente con la actividad cicloturista tales como el estado general de las carreteras, la limpieza de las zonas limítrofes de las carreteras, la señalización existente y el comportamiento de los conductores. El segundo apartado hacía referencia a cuestiones de

carácter general tales como la calidad del entorno de Balears, la relación calidad/precio del destino turístico Balears, el trato y amabilidad de las gentes en general, y la seguridad y tranquilidad de Balears. El tercer bloque hacía referencia a cuestiones referentes a los alojamientos utilizados, la oferta complementaria y la oferta de otras actividades diferentes del cicloturismo.

En general, todos los aspectos analizados recibieron calificaciones medias superiores a 3-4 (algo mejor que normal). En concreto, los aspectos que mejor valoración obtuvieron fueron el estado de las carreteras con un 4,03 y los alojamientos con la misma puntuación. En el lado contrario, la opinión sobre la limpieza de las zonas limítrofes a las carreteras, la señalización y el comportamiento de los conductores fueron los aspectos menos valorados con un 3,43, un 3,53 y un 3,55 respectivamente.

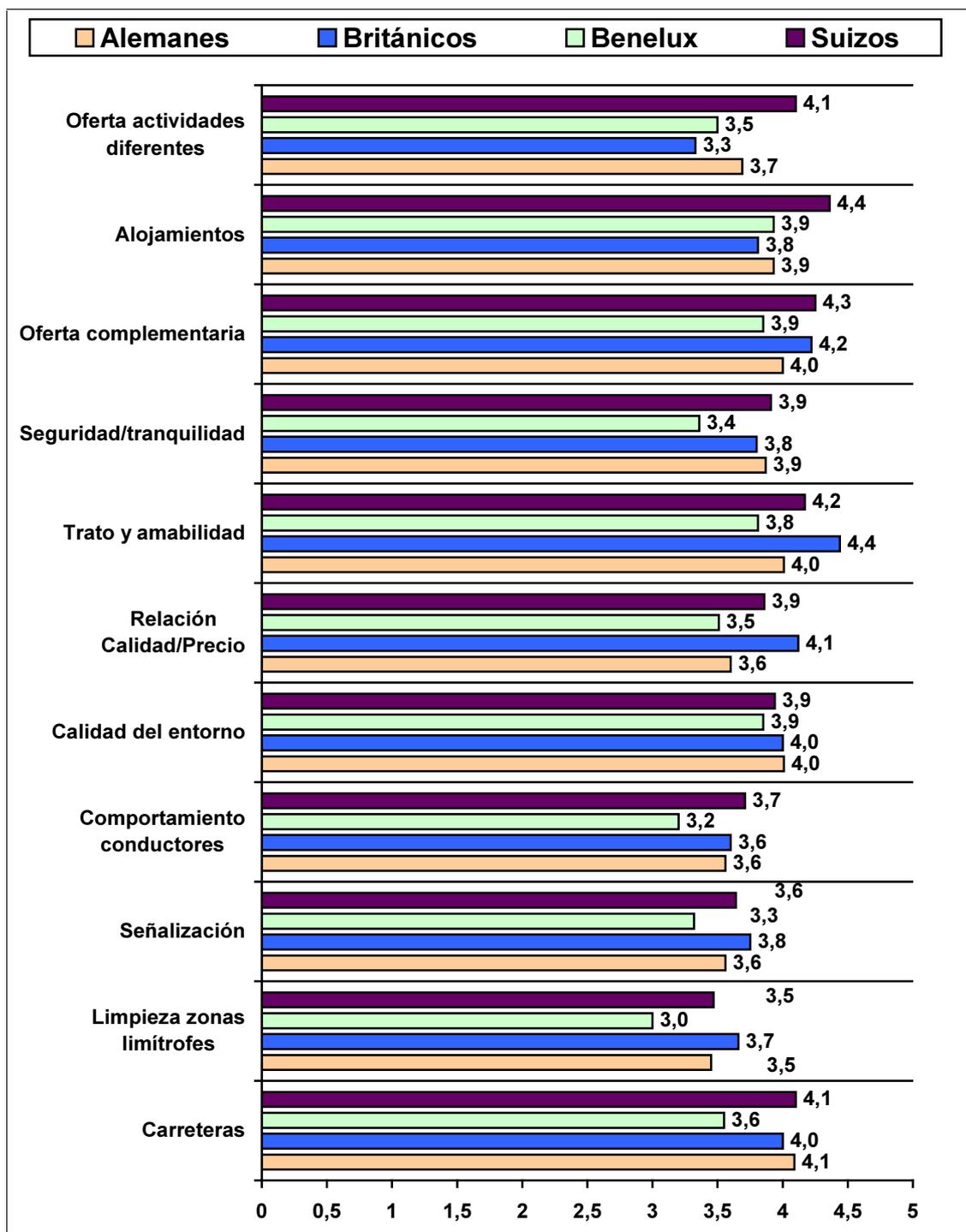
GRÁFICO 24. SATISFACCIÓN DE LOS CICLOTURISTAS



- **Por nacionalidades.** En el apartado positivo, los alemanes, valoran de manera especialmente positiva el estado de las carreteras, la calidad del entorno, el trato y amabilidad recibido y la oferta complementaria. Los británicos, valoran especialmente bien las carreteras, el entorno, la relación calidad precio y la oferta complementaria. Los del Benelux, el trato y amabilidad de las gentes, la oferta complementaria, los alojamientos y la oferta de otras actividades. Los suizos, valoran especialmente bien las carreteras y los alojamientos.

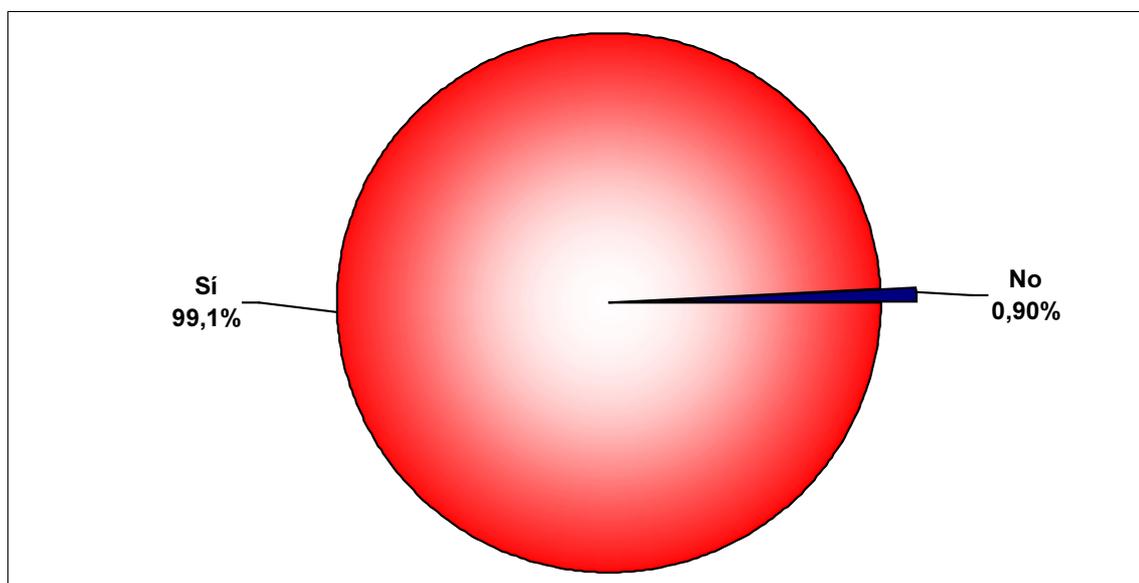
En el apartado menos favorable, los alemanes valoran menos bien la limpieza de las carreteras, la señalización, el comportamiento de los conductores y la oferta de actividades diferentes. Los británicos, el comportamiento de los conductores y la oferta de otras actividades. Los del Benelux, la limpieza de las carreteras, la señalización y el comportamiento de los conductores. Los suizos, la señalización de las carreteras y la oferta de otras actividades.

GRÁFICO 25. VALORACIÓN DE ASPECTOS ESPECÍFICOS DE BALEARS POR NACIONALIDADES



Como se desprende del cuadro anterior, todos los aspectos analizados obtienen valoraciones muy cercanas o superiores a 4 “bueno”, lo cual indica la satisfacción de los cicloturistas en Balears. En cualquier caso, la alta satisfacción queda refrendada por los resultados obtenidos en la pregunta referente a si recomendaría Balears a sus amigos para la práctica del cicloturismo. Pregunta en la que el 99,1% de los encuestados afirma que sí lo haría.

GRÁFICO 26. ¿RECOMENDARÍA BALEARS A SUS AMIGOS PARA LA PRÁCTICA DEL CICLOTURISMO?.



3.8 MOTIVACIONES PARA ESCOGER BALEARS

En este punto se han analizado las principales motivaciones que han influido a los cicloturistas que visitan Balears a escogernos como destino turístico.

En este sentido se preguntó a los entrevistados que mencionasen y ordenasen de mayor a menor importancia los tres factores que más han influido en su elección de Balears, obteniéndose los resultados que se observan en el gráfico siguiente y de los cuales cabe destacar:

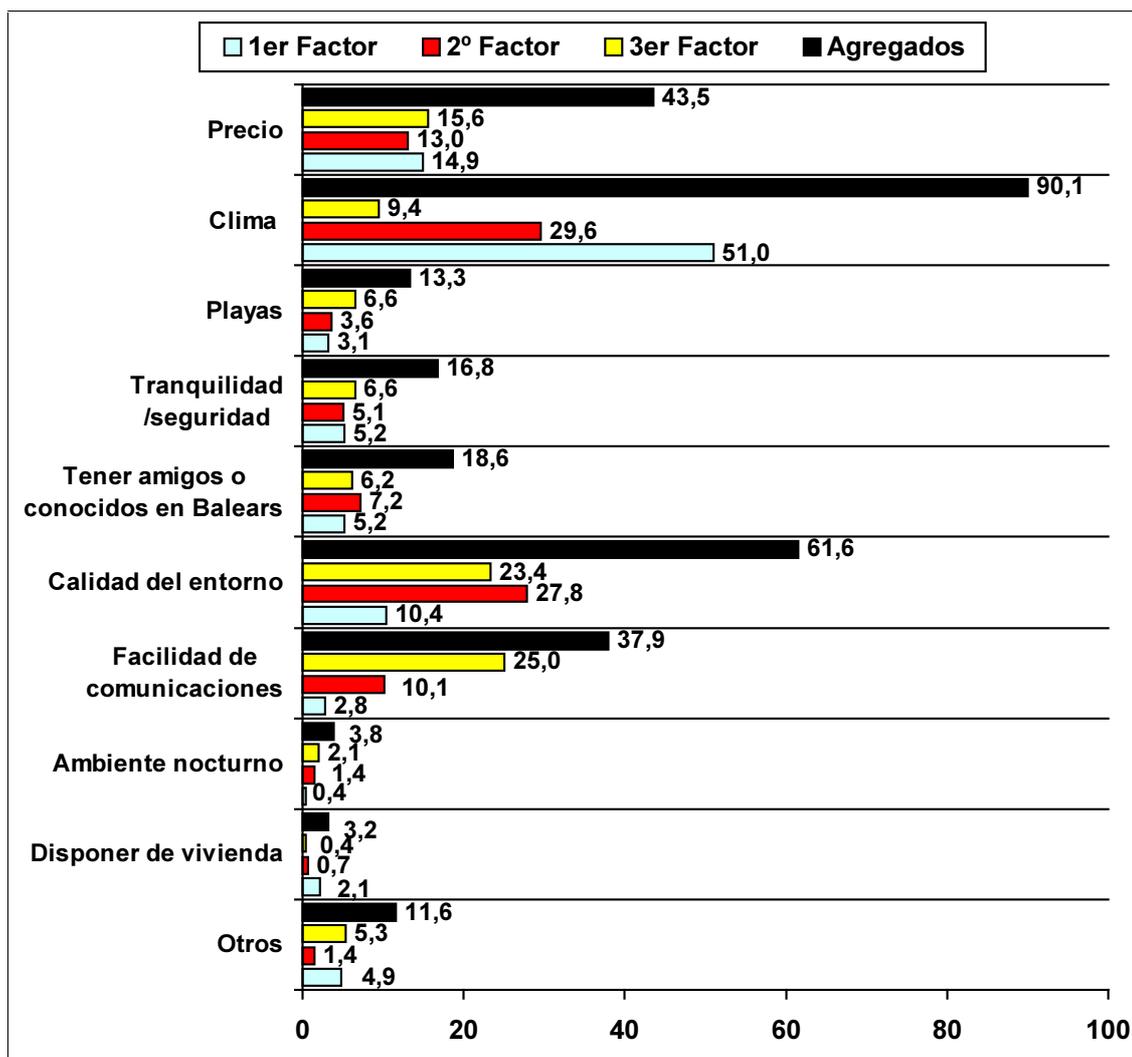
- **El clima agradable** es el principal motivo para la elección de Balears. Este factor aparece citado como el más importante tanto en primera opción como en segunda opción.
- **La calidad del entorno.** Este factor aparece citado en segundo lugar como el más decisivo a la hora de escoger Balears. Estos resultados parecen totalmente lógicos puesto que el cicloturismo es una actividad que se desarrolla al aire libre en un espacio geográfico que comprende la mayor parte del territorio, así pues no es de extrañar que se otorgue tanta importancia al clima y a la calidad del entorno.
- **El precio.** Los precios relativamente moderados de las estancias en Balears actúan como un elemento importante a la hora de decidirse a visitarnos. Este resultado concuerda con el

perfil del cicloturista que es mayoritariamente de clase media y que por tanto tiene una cierta sensibilidad al precio

- **La facilidad de comunicaciones.** Puesto que la mayor parte de cicloturistas se desplazan con sus propias bicicletas, parece razonable que valoren especialmente la facilidad de comunicaciones entre sus lugares de origen y destino. En este sentido Balears se encuentra bastante bien comunicado a través de vuelos chárter con los principales mercados emisores, además las compañías transportan sin coste añadido las bicicletas, lo cual facilita mucho el desplazamiento hasta Balears de los cicloturistas.

En el gráfico siguiente pueden apreciarse el porcentaje de encuestados que ha citado cada uno de los factores propuestos, así como los valores agregados de los mismos, es decir, la suma de los porcentajes obtenidos por cada factor en las tres posibilidades que se le proponían al turista.

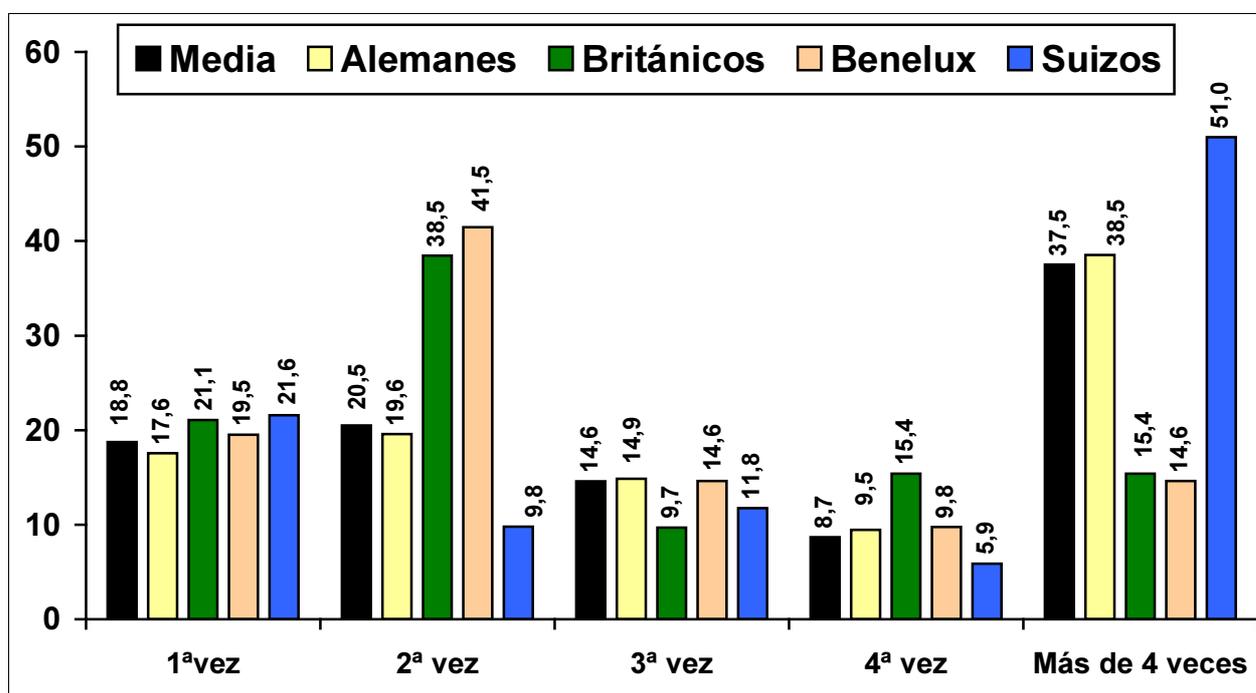
GRÁFICO 27. MOTIVACIONES A LA HORA DE ESCOGER BALEARS COMO DESTINO CICLOTURISTA



3.9 REPETITIVIDAD Y OBTENCIÓN DE INFORMACIÓN

- La repetitividad de los cicloturistas.** La mayoría (81,25%) de los entrevistados afirman haber visitado Balears con anterioridad a esta ocasión. Lo cual indica que son turistas repetitivos. Además, un 37,5% de los entrevistados pueden considerarse como *viejos conocidos*, puesto que afirman habernos visitado en más de cuatro ocasiones. A pesar de estos excelentes datos, la repetitividad de los cicloturistas es sin embargo ligeramente inferior a la de los golfistas³, los cuales afirman en un 42,3% haber visitado Balears en más de cuatro ocasiones.
- Por nacionalidades,** destaca el comportamiento de los suizos, los cuales en más de un 50% de los casos afirma haber visitado Balears en más de 4 ocasiones. En el lado opuesto, también son los suizos con cerca del 22% los que afirman que es la primera vez que visitan Balears.

GRÁFICO 28. REPETITIVIDAD DE LOS CICLOTURISTAS POR NACIONALIDADES

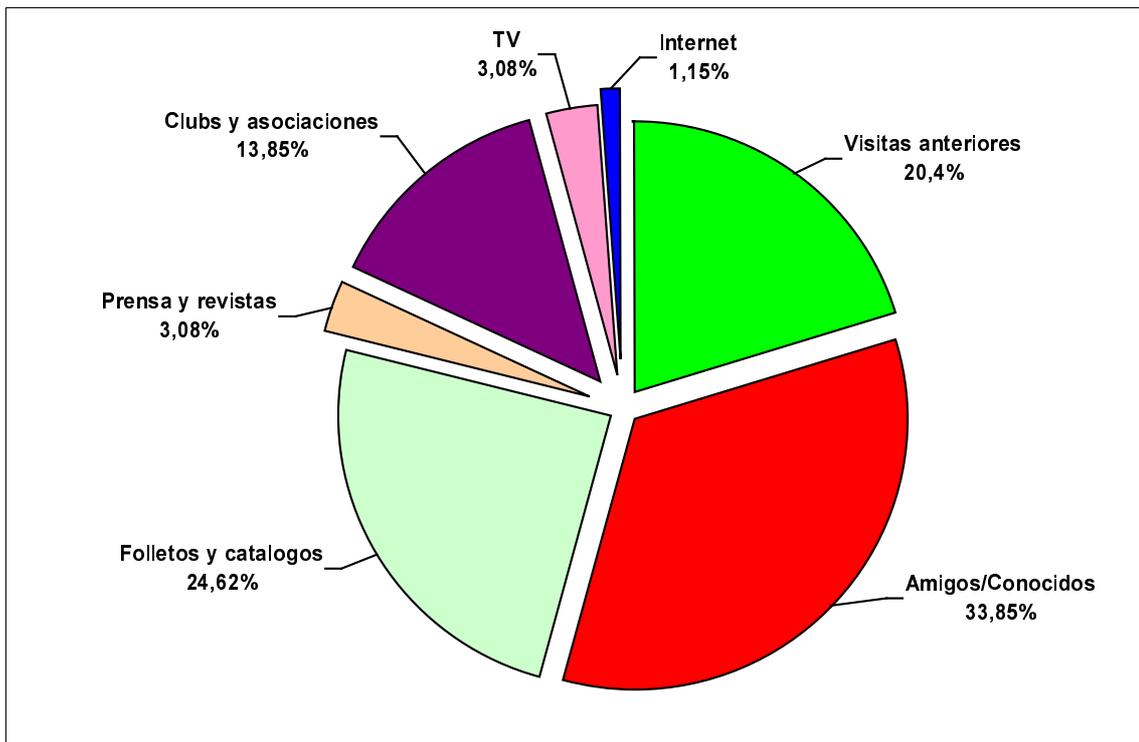


- Disponibilidad de información previa al viaje.** La gran mayoría, que se aproxima al 91% de los encuestados, disponía de información previa a su viaje. En buena parte, esta

³ Datos obtenidos del estudio " El turismo de golf en Balears" (1997)

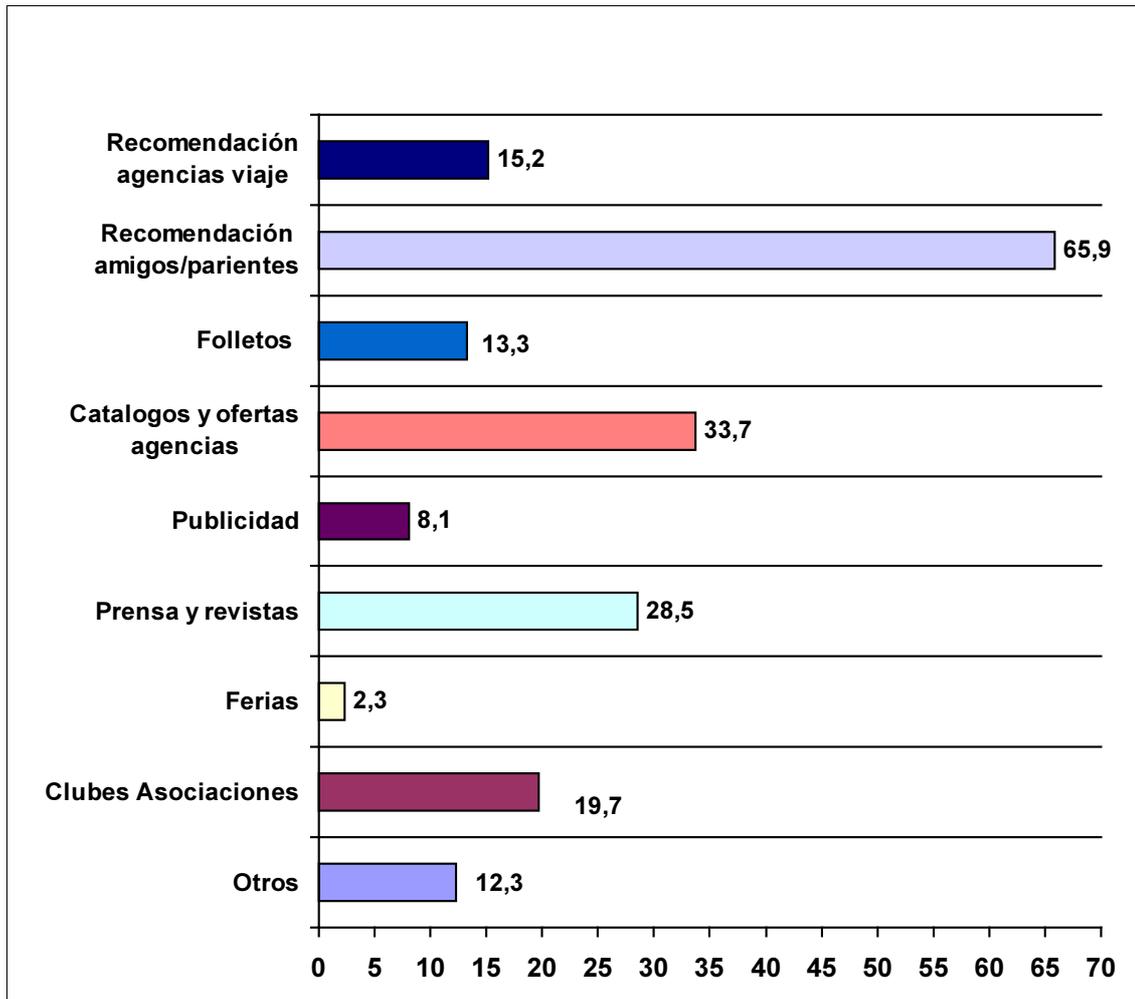
información provenía de amigos y conocidos (33.85%), folletos y catálogos (24.62%) Visitas anteriores (20.38%) y clubes y asociaciones (13.85%). Estos datos confirman lo importante que es para la difusión de mensajes a potenciales turistas, la utilización de técnicas de fidelización y de satisfacción del cliente, puesto que de una forma u otra las principales fuentes de información del turista son los amigos y conocidos o la experiencia propia.

GRÁFICO 29. PRINCIPALES FUENTES DE INFORMACIÓN DE LOS CICLOTURISTAS



- **Para el caso específico de los que visitaron Balears por primera vez.** Como en el caso anterior, los principales prescriptores a la hora de influir en la decisión de escoger Balear fueron las recomendaciones de amigos y conocidos, seguido por las ofertas y catálogos de programas vacacionales, los artículos en prensa y revistas y los clubes y asociaciones. Es importante destacar la poca importancia de la publicidad tradicional en TV y las ferias como instrumentos de persuasión, especialmente si se compara con la efectividad de los demás canales mencionados más arriba.

GRÁFICO 30. PRINCIPALES FACTORES QUE INFLUYERON A LOS QUE VISITARON BALEARS POR PRIMERA VEZ



4. IMPACTO ECONÓMICO DEL CICLOTURISMO

4.1 ESTIMACIÓN DEL NÚMERO DE CICLOTURISTAS.

En este apartado, se han realizado diferentes análisis para determinar tanto el número de cicloturistas que se estima visitarán Balears en 1998, como el número de estancias que esto representa. Estos datos nos servirán en puntos posteriores para poder calcular el impacto económico del cicloturismo en Balears. Así, los principales resultados obtenidos son.

- **El total de cicloturistas llegados a Balears en 1998 asciende a 62.589.** Para proceder a la estimación del número total de cicloturistas que han viajado a Balears en 1998 se ha procedido de la siguiente manera:

En primer lugar, en el verano del 98, se realizó una ronda de llamadas a todos los hoteles de Balears de tres y cuatro estrellas. Con estas llamadas pudo identificarse aquellos hoteles que recibían cicloturistas. Del total de hoteles contactados respondieron afirmativamente 112 establecimientos, a los cuales se procedió a enviarles un cuestionario en el cual se les solicitó la cifra total de cicloturistas recibidos hasta la fecha, una previsión del número de ciclistas esperados para el resto de la temporada y una distribución de la estacionalidad de los ciclistas.

El cuestionario enviado a los 112 hoteles y apartoteles fue devuelto por 100 de ellos, los cuales indicaron que el número de cicloturistas alojados en sus hoteles sería de aproximadamente 46.736. Por lo que se refiere a los 12 hoteles que no devolvieron el cuestionario, se ha obtenido por fuentes indirectas que el número de cicloturistas recibidos en 1998 ascendería a alrededor de 400 turistas. Con estas cifras podemos estimar que el número de cicloturistas alojados en hoteles y apartoteles de 3 y 4 estrellas asciende a 47.136.

A estas cifras deben añadirse, aquellos cicloturistas que se alojaron en categorías superiores a 4 estrellas o inferiores a tres, que a partir de la encuesta realizada se ha determinado que corresponde a un 8.69% del total de cicloturistas, equivalente a 5.439 cicloturistas. Además deben añadirse, aquellos cicloturistas que no se alojaron en hoteles o apartoteles que según datos de la encuesta ascienden al 16% del total de cicloturistas y se corresponden con 10.014 cicloturistas. **Agregando estos datos, podemos estimar que el número total de cicloturistas que visitaron Balears en 1998 asciende a 62.589.**

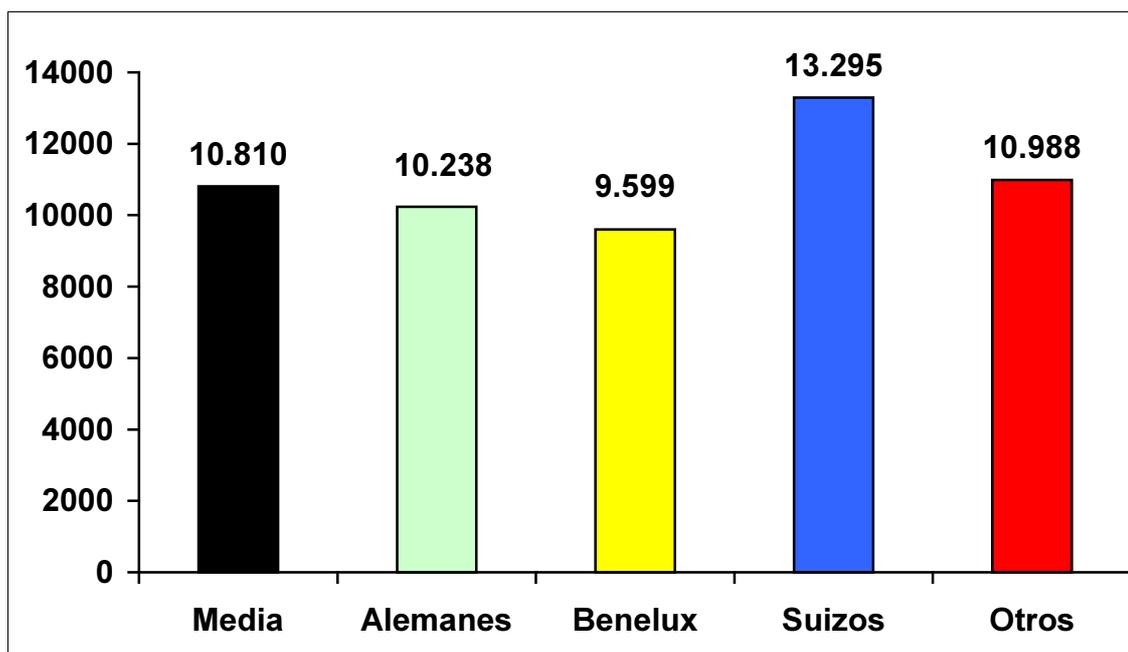
- **El número total de estancias generadas asciende a 603.367.** Si multiplicamos el número total de cicloturistas que nos visitan por la **estancia media** declarada (**9,54 días**) obtenemos la cifra mencionada de 597.099 estancias. A esta cifra tenemos que añadirle aquellas estancias generadas por los **acompañantes** que no practican el cicloturismo. De las entrevistas realizadas, hemos obtenido que de cada 100 cicloturistas llevan a 1,05 acompañantes, con lo cual las estancias totales generadas alcanzan las 603.367.

4.2 ESTIMACIÓN DEL GASTO REALIZADO EN EL PAÍS DE ORIGEN Y EN BALEARS

Una vez estimado el número de cicloturistas, es necesario para calcular el impacto económico del cicloturismo en Balears, proceder a la estimación del nivel de gasto medio diario realizado por los cicloturistas tanto en su lugar de origen como en Balears. En este sentido, los principales resultados obtenidos son:

- **El gasto medio por persona y día realizado en el lugar de origen asciende a 10.810 ptas. por persona y día.** Al analizar el gasto por nacionalidades, observamos ciertas diferencias significativas. Así, los que más gastan en su país de origen son los suizos con una media de 13.295 ptas. por persona y día, seguidos por los de otras nacionalidades con 10.988, alemanes con 10.238 y finalmente los del Benelux con 9.743.

GRÁFICO 31. GASTO EN EL PAÍS DE ORIGEN POR NACIONALIDADES



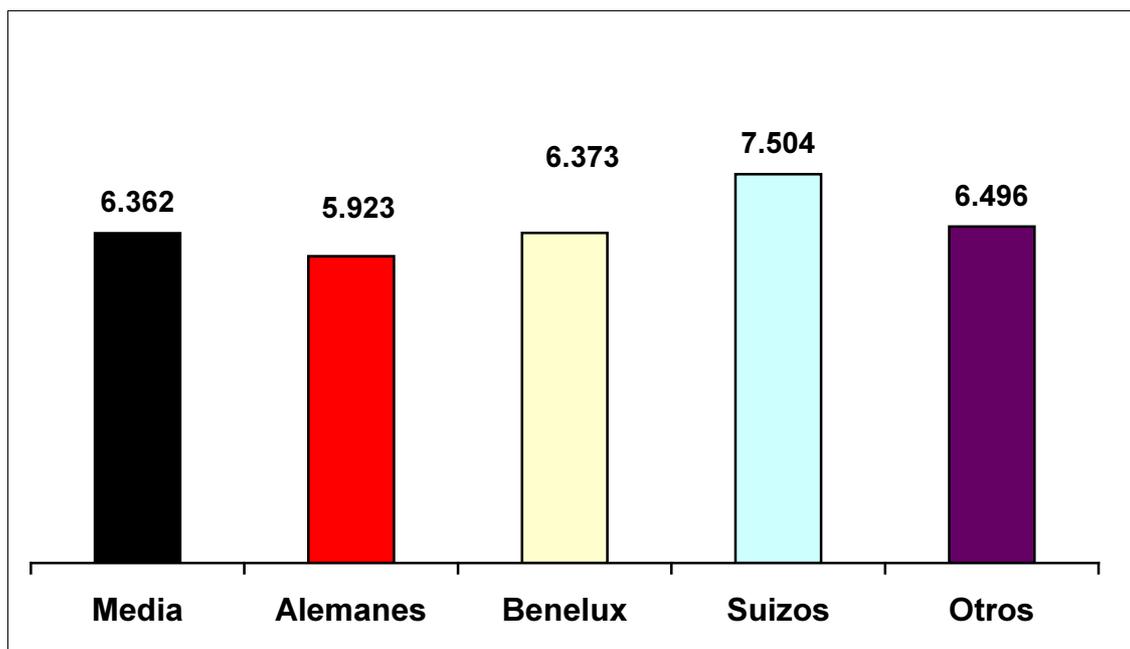
Estos gastos incluyen básicamente los gastos de desplazamiento y estancia. Al contrario que en otros segmentos como en el caso del golf en el que otros servicios complementarios (coche, greenfees etc.) se abonaban en el país de origen, en el cicloturismo los paquetes turísticos son bastante simples. Así sólo el 13.77% de los encuestados afirman que en el paquete se incluía alquiler de bicicletas y únicamente en el 3.93% de los casos que se incluyera alquiler de coche.

- **El gasto medio por persona y día realizado en Balears asciende a 6.362 ptas.** Este gasto medio, analizado por nacionalidades nos indica que los suizos son los que mayor gasto realizan en Balears con 7.504 ptas. por persona y día, seguido por los del Benelux con 6.373, “otras nacionalidades” gastan 6.496 ptas. y finalmente los alemanes gastan en Balears por persona y día 5.923. Esta media de gasto, es superior al gasto realizado por el turista medio en Balears⁴ que se estima en 3.938 ptas. por persona y día y claramente inferior por ejemplo al gasto realizado por los turistas de golf, el cual gasta del orden de 14.264⁵ ptas. por persona y día en Balears

4 “La Despesa Turística” Varios años

5 “El turismo de golf en Balears”

GRÁFICO 32. GASTO MEDIO EN BALEARS POR PERSONA Y DÍA POR NACIONALIDADES



- **Distribución del gasto en Balears.** Para llevar a cabo este análisis hemos calculado la media de gasto realizado de dos maneras distintas. En primer lugar se han realizado las medias de los gastos realizados para el número total de entrevistados, sin embargo, muchos de los valores obtenidos son muy pequeños, lo cual es debido a que una parte de la muestra o no ha contestado o ha afirmado no haber realizado ningún pago en Balears por el concepto mencionado. Por lo tanto, en la columna 2, se ha calculado la media de gasto en Balears de los diferentes conceptos, únicamente teniendo en cuenta a aquellos que afirman haber realizado algún pago en Balears. En la tercera columna se expresan el porcentaje de la muestra que ha afirmado haber realizado algún pago en Balears.

TABLA 5. DISTRIBUCIÓN DEL GASTO MEDIO DIARIO EN BALEARS

CONCEPTO	Ptas. (sobre el total de la muestra)	(Sólo de los que admiten haber realizado pagos en Balears)	Porcentaje de la muestra que admite haber realizado pagos en Balears
Alquiler de coches	168	941	17,84%
Excursiones	79	1.182	6,69%
Restaurantes	3.612	3.639	99,20%
Diversiones (Discotecas, Pubs, espectáculos, conciertos, etc.)	1.040	1.781	59,40%
Gastos Alojamiento	133	3.957	3,20%
Servicios relacionados (masajes etc.)	76	810	9,36%
Alquiler de bicicletas	618	1.732	35,60%
Compras material ciclismo	204	1.473	14,17%
Otras compras	952	1.581	61,36%

De la tabla anterior se desprenden las siguientes conclusiones:

- **El gasto medio en Balears en alquiler de coches es muy bajo.** Evidentemente, por la naturaleza del segmento que estamos estudiando, sólo un 17.84% de la muestra declara haber realizado pagos en Balears por este concepto, a los cuales debería añadirse aquellos cicloturistas que tenían incluido en su paquete turístico el alquiler de coches, los cuales son un 3.9% de la muestra. En cualquier caso, el análisis de los resultados obtenidos nos permite afirmar que el alquiler de coche no se realiza para el total de la estancia sino únicamente para días puntuales, lo cual se refleja en el gasto medio diario por persona de 167 ptas. para el total de la muestra y de 941 ptas. para los que afirman haber realizado pagos en Balears.
- **El gasto medio en excursiones por persona es de 79 ptas.** Como en el caso anterior, el porcentaje de cicloturistas que han contratado en Balears es muy bajo (6,69%), lo cual nos da una media de gasto para el total de la muestra muy baja. Esta cifra se eleva considerablemente si solo analizamos a los que afirman haber pagado excursiones en Balears hasta alcanzar la cantidad de 1.182 por persona y día

- **El gasto en restaurantes y cafeterías constituye la partida más elevada de los gastos de los cicloturistas con 3.612 ptas. por persona y día.** Este apartado es posiblemente el más significativo, puesto que más de un 99.2% de los entrevistados afirma haber realizado pagos en Balears. Para este 99.2% el gasto medio diario se eleva hasta las 3.629 ptas.
- **El gasto en diversiones (discotecas, pubs, espectáculos, conciertos etc.) asciende a las 1.040 Ptas por persona y día.** Este apartado de gasto constituye el tercer aspecto más importante, tanto en gasto por persona y día cómo en porcentaje de la muestra que afirma haber realizado pagos en Balears (59.4%) después de los gastos en restaurantes y cafeterías y el concepto '*Otras compras*'
- **El alojamiento se paga en Balears de forma muy minoritaria.** La mayoría se desplaza a Balears con el alojamiento ya contratado o disponen de su propia residencia o de amigos. Únicamente un 3.2% afirma haber realizado pagos en Balears por este concepto con una media de 3.957 ptas., lo cual se corresponde con el precio medio de un alojamiento de categoría media del tipo tres estrellas.
- **Gastos por servicios relacionados con el cicloturismo tales como masajes etc.** Cómo en el apartado anterior, el porcentaje de entrevistados que admite haber realizado pagos en Balears es únicamente del 9.36% con una media de gasto de 810 ptas. por persona y día, (76 Ptas si tomamos el total de la muestra).
- **Alquiler de bicicletas.** Un 35.6 % de la muestra afirma haber realizado pagos de alquiler de bicicleta en Balears, con una media de gasto diario de 1.732 ptas. por persona y día. Si calculamos la media para el total de la muestra obtendríamos un gasto medio de 618 ptas.
- **Otras compras de material de ciclismo.** Un 14.17% de los encuestados afirma haber efectuado pagos en Balears en compras de material de ciclismo, por una media diaria de 1.473 ptas. Para el total de la muestra esta cantidad se reduce a 204 ptas.
- **Otras compras.** Este concepto es el segundo más citado por los entrevistados en cuanto a porcentaje que afirma haber realizado pagos en Balears con un 61.36%, con un gasto medio de 1.581Ptas. por día. Para el total de la muestra el gasto medio asciende a 952 ptas./ día.

4.3 GASTO TOTAL REALIZADO POR LOS CICLOTURISTAS

Una vez analizado el gasto medio diario por persona, es posible calcular el impacto económico en Balears del cicloturismo. En este sentido los principales resultados son los siguientes.

- **El gasto total directo realizado en Balears en 1998 se estima en 3.838,62 millones de ptas.** Multiplicando el gasto medio diario por estancia estimado en 6.362 ptas. por el número total de estancias generadas por cicloturistas y acompañantes (603.367), se obtiene que el gasto directamente realizado en Balears asciende 3.838,62 millones de ptas.
- **El gasto total realizado en los países de origen asciende a 6.522,4 millones de ptas.** Multiplicando el gasto medio por persona y día en los países de origen (10.810 ptas.) por el número de estancias realizadas en Balears (603.367) obtenemos que el total gastado por los cicloturistas que visitan Balears en su país de origen asciende a 6.522,4 millones de ptas.
- **El gasto total generado por los cicloturistas que visitan Balears asciende a 10.361,02 millones de ptas.** Agregando el gasto medio por turista y día (6.362 ptas.) realizado en Balears al gasto medio por turista y día realizado en sus países de origen (10.810 ptas.), obtenemos que las vacaciones del cicloturista le cuestan por **día** una media de **17.172 ptas.** Cifra que multiplicada por el número de estancias nos da un resultado de **10.361,02 millones de ptas.**
- **Del total de gasto realizado revierten a Balears 7.425,94 millones de ptas.** Si además del gasto directamente realizado en Balears (3.838,62 millones) tenemos en cuenta la parte del total pagado en el país de origen que revierte a Balears como pago a agentes económicos de las islas, y que se estima en un 55%, obtenemos que de los 6.522,4 millones de ptas., 3.587,32 millones ptas. revierten a Balears, con lo que los **ingresos totales por cicloturismo** en Balears ascienden a **7.425,94 millones.**

5. EL CICLOTURISMO Y EL SECTOR DE ALOJAMIENTO

Para completar el estudio, se realizó una encuesta a los hoteles de 3 y 4 estrellas de Baleares que alojan cicloturistas. En primer lugar, en el verano de 1998, se realizó una ronda de llamadas a todos los hoteles de Baleares de tres y cuatro estrellas, con estas llamadas pudo identificarse aquellos hoteles que recibían cicloturistas. Del total de hoteles contactados respondieron afirmativamente 112 establecimientos, a los cuales se procedió a enviarles un cuestionario en el cual se les solicitaron diferentes informaciones relativas a evolución de los cicloturistas, incidencia en su actividad, métodos de comercialización etc.

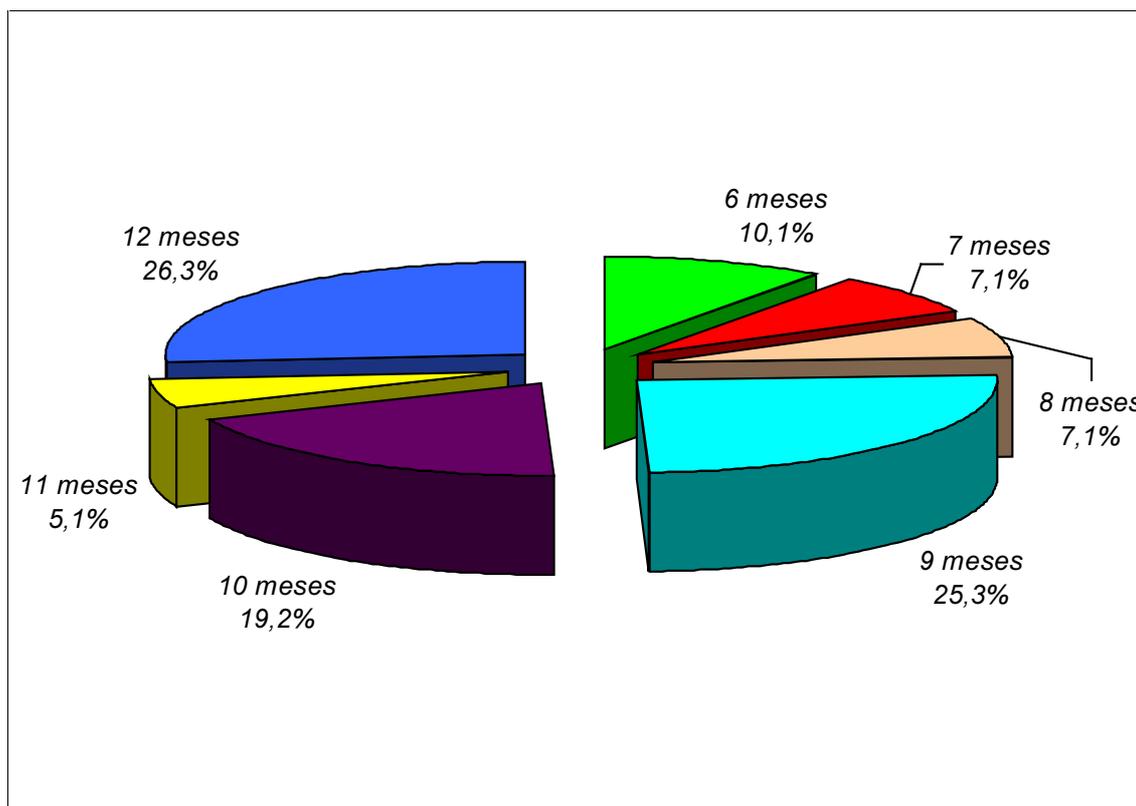
De los resultados obtenidos, pueden desprenderse las siguientes conclusiones

5.1 INCIDENCIA DEL CICLOTURISMO EN EL ALARGAMIENTO DE LA TEMPORADA

En este apartado se pretende analizar la posible incidencia del hecho de acoger cicloturistas en la extensión de la temporada de los diferentes alojamientos. En este sentido los principales resultados

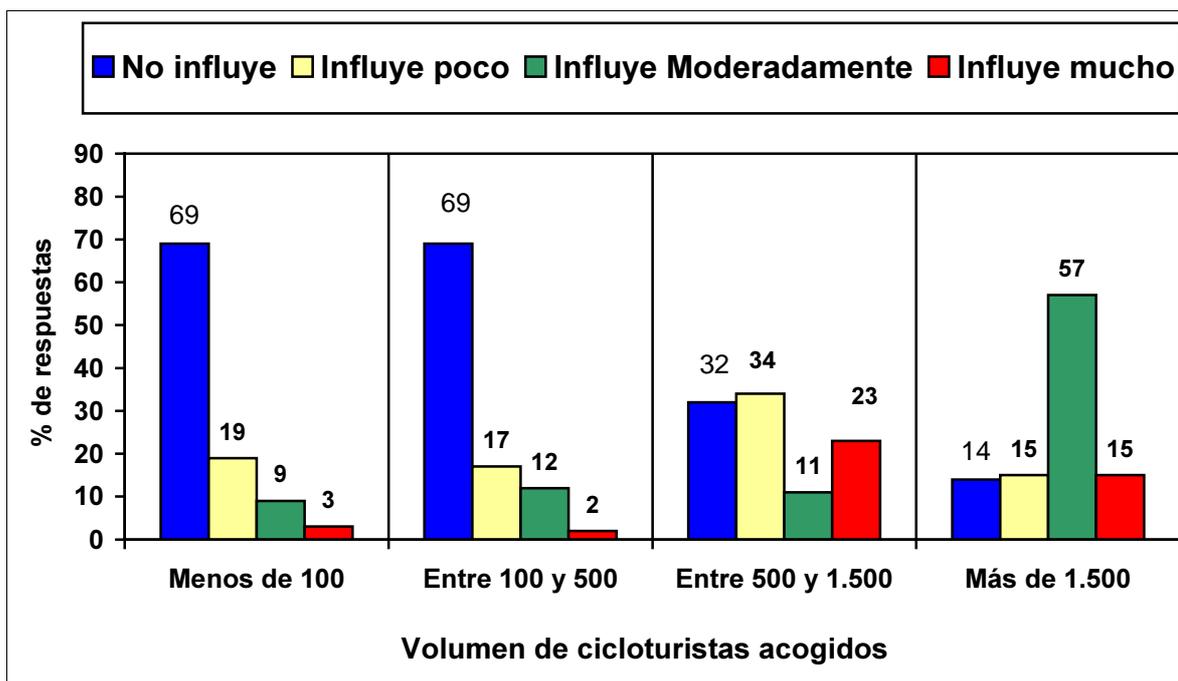
- **Los hoteles que alojan cicloturistas mantienen su actividad mayoritariamente más de 9 meses al año.** En el estudio realizado, se ha podido constatar que más de un 72% de los hoteles analizados mantienen su actividad durante nueve o más meses del año. Cabe destacar que un 26% de la muestra declara mantener la actividad los 12 meses del año.

GRÁFICO 33. MESES DE ACTIVIDAD DE LOS HOTELES QUE ALOJAN CICLOTURISTAS



- **Determinados hoteles muestran una especialización importante en los cicloturistas.** De los resultados obtenidos, se desprende que determinados hoteles han concentrado mayores esfuerzos en la captación de cicloturistas. Lo cual se demuestra en el hecho que cerca del 60% de los cicloturistas se concentre en una decena de hoteles. En este sentido, los 10 hoteles con mayor número de cicloturistas representan un total de visitantes del orden de 28.000 cicloturistas, lo cual supone cerca del 60% del total de cicloturistas alojados en hoteles de 3 y 4 estrellas. De entre ellos, destacan especialmente los dos primeros hoteles, el primero que recibe más de 8.000 cicloturistas y el segundo que recibe poco más de 5.000.
- **La influencia de los cicloturistas en el alargamiento de la temporada, depende del número de cicloturistas que se alojen en el hotel.** Si para la mayoría de los hoteles, el hecho de contar con cicloturistas no supone ninguna modificación en la planificación de los meses de apertura del hotel, para aquellos hoteles que acogen cifras significativas (más de 1.500 cicloturistas al año) la influencia en la apertura es importante.

GRÁFICO 34. INFLUENCIA EN LA APERTURA DEL HOTEL EN FUNCIÓN DEL NUMERO DE CICLOTURISTAS

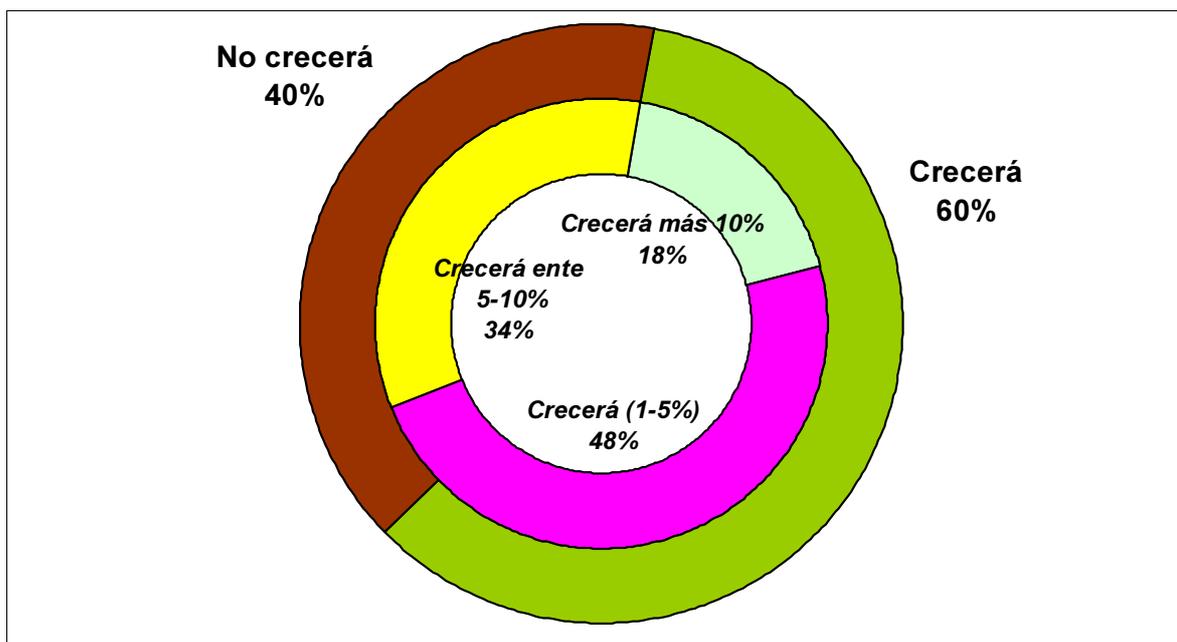


5.2 PERSPECTIVAS DE CRECIMIENTO DE LA DEMANDA

Para analizar las perspectivas de crecimiento de la demanda, se pidió a los diferentes hoteles que a partir de las informaciones que tuviesen disponibles indicasen sus opiniones sobre el desarrollo de la demanda en los próximos tres años. En este sentido los resultados que se obtuvieron fueron:

- **En general, la mayoría de hoteles consultados prevén un aumento moderado del número de cicloturistas.** En este sentido, un 40% de los hoteles consultados creen que se mantendrá igual y un 60% que aumentará. Del 60% que cree que aumentará, un 48% cree que aumentará a tasas de crecimiento de entre el 1 y el 5%, un 34% cree que lo hará a tasas entre el 5% y el 10% anuales y el 18% cree que lo hará a tasas superiores al 10% anuales durante los próximos tres años.

GRÁFICO 35. EXPECTATIVAS DE CRECIMIENTO DEL NÚMERO DE CICLOTURISTAS PARA LOS PRÓXIMOS 3 AÑOS



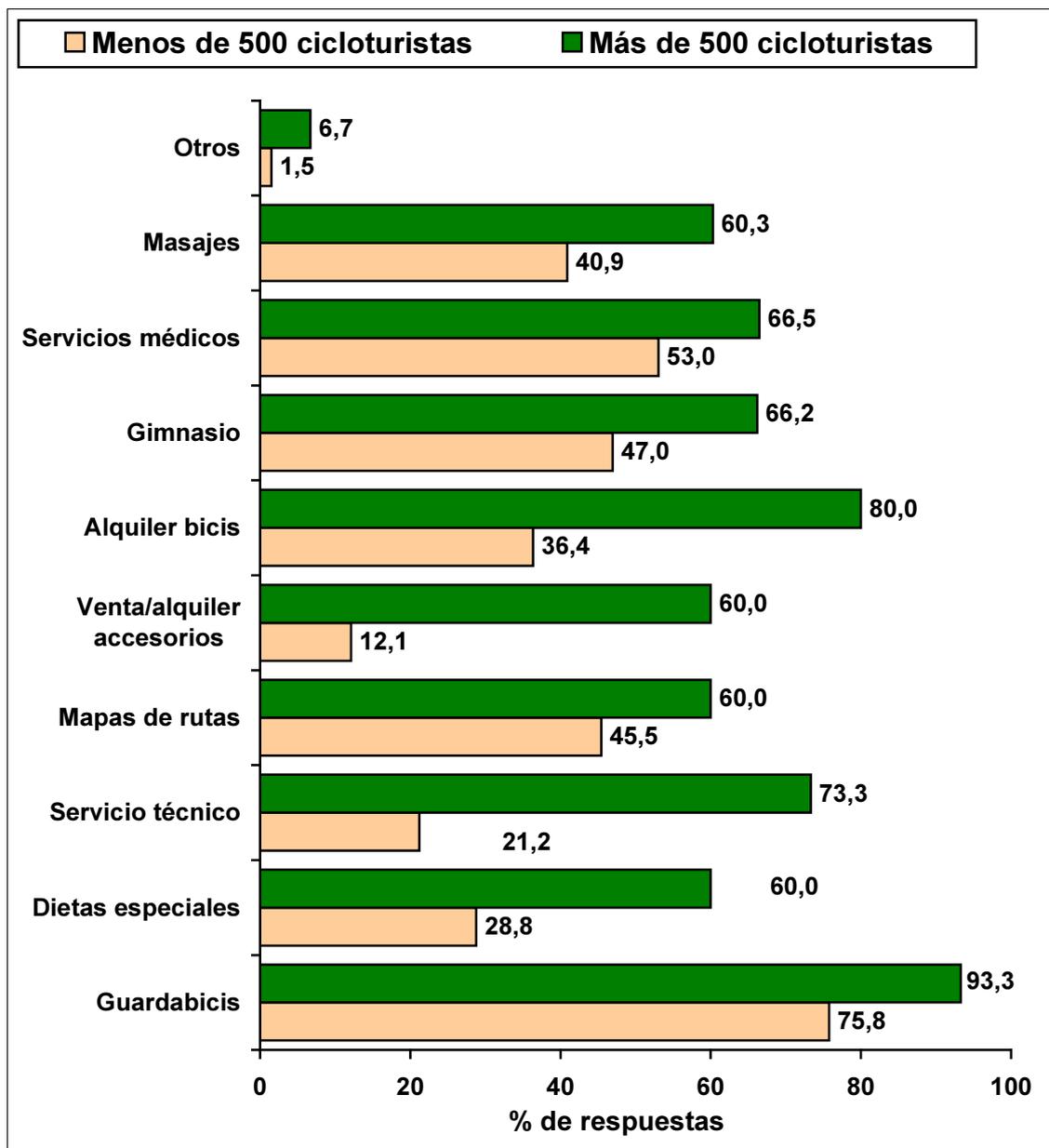
- **No se aprecian diferencias significativas entre las perspectivas de crecimiento de los hoteles que reciben muchos cicloturistas y los que reciben pocos.** En general existe un gran acuerdo entre todos los consultados en que se producirá un aumento constante en los próximos años, coincidiendo la mayoría en que este crecimiento será inferior al 10% anual.

5.3 INFRAESTRUCTURAS Y OFERTA DE SERVICIOS ESPECIALIZADOS.

La diferenciación observada entre aquellos hoteles que reciben más cicloturistas y aquellos que reciben menos, también se aprecia cuando se analizan la diversidad de los servicios ofrecidos y las infraestructuras disponibles. En este sentido, los principales resultados son:

- **Los hoteles que reciben mayor número de cicloturistas presentan mayores niveles de infraestructuras y servicios especializados.** La mayor importancia otorgada al segmento de cicloturistas otorgada por aquellos hoteles líder en demanda se aprecia al observar los diferentes niveles de equipamiento y servicio ofrecido. En este sentido, el gráfico siguiente recoge el porcentaje de hoteles que disponen de determinados servicios y equipamientos útiles para la práctica del cicloturismo.

GRÁFICO 36. INSTALACIONES Y SERVICIOS DISPONIBLES EN LOS HOTELES



5.4 LA OPINIÓN DEL SECTOR DE ALOJAMIENTO RESPECTO DE LOS CICLOTURISTAS.

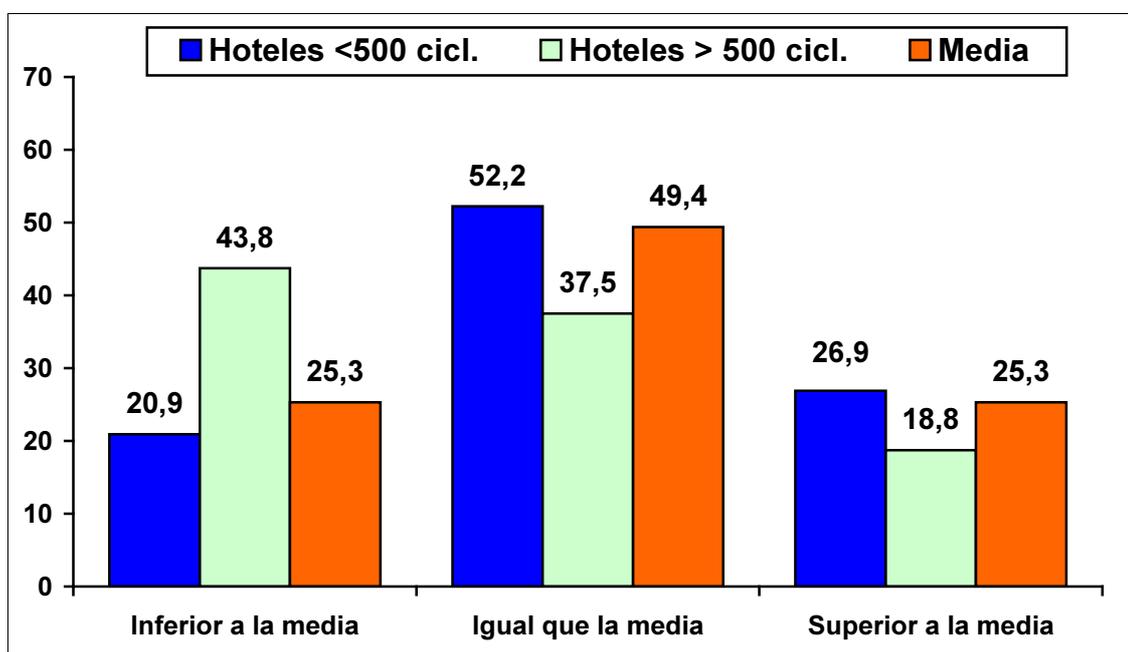
En este apartado se pretende recabar la opinión de los hoteleros con relación a su percepción de los cicloturistas. En este sentido se les preguntó que comparasen el comportamiento de los cicloturistas con relación al turista medio que se aloja en su hotel en cuatro grandes apartados: el nivel de gasto, los servicios demandados, los problemas generados y la duración de la estancia.

Los resultados obtenidos nos indican una gran similitud en los aspectos analizados con relación al turista medio, excepto en el nivel de gasto en los hoteles que se considera ligeramente inferior y en los servicios demandados que se considera ligeramente superior. En cualquier caso, y como parece lógico, los que mayores diferencias aprecian son los hoteles que reciben mayor número de cicloturistas.

A continuación se muestran los datos obtenidos.

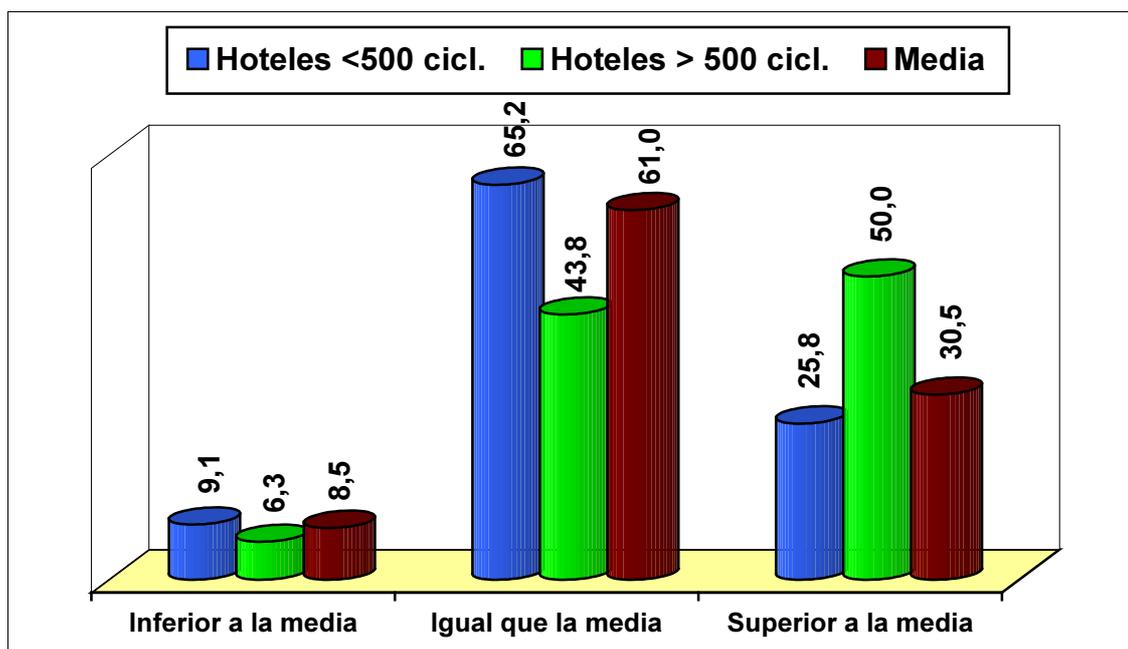
- **Nivel de gasto en los establecimientos.** Para el conjunto de los hoteles entrevistados, no se aprecia una diferencia significativa entre el nivel de gasto realizado por los cicloturistas y los turistas medios de los hoteles. Sin embargo, para aquellos hoteles que reciben gran cantidad de cicloturistas la percepción es que mayoritariamente el nivel de gasto en sus establecimientos es inferior a la media.

GRÁFICO 37. PERCEPCIÓN DE LOS HOTELES CON RELACIÓN AL GASTO DE LOS CICLOTURISTAS



- **El nivel de servicios demandado.** En este apartado, existe una tendencia bastante clara indicando que los ciclistas reclaman mayor número de servicios que los turistas medios. Esta tendencia se ve todavía más clara en los hoteles que reciben mayores cantidades de cicloturistas que son los que responden más claramente en esta dirección.

GRÁFICO 38. PERCEPCIÓN DE LOS HOTELES CON RELACIÓN A LOS SERVICIOS DEMANDADOS POR CICLOTURISTAS



- **Problemas generados.** En este apartado, la opinión más repetida es la de una gran similitud con los turistas medios. En este sentido un 66% afirma que tienen el mismo nivel de problemas que con los turistas medios, un 17% que tienen más problemas y un 17% que tienen menos. No se aprecian diferencias en función de si se pregunta a hoteles con gran número de cicloturistas o hoteles con pocos
- **Duración de la estancia.** Como en el caso anterior, la estancia media es muy semejante a la del turista medio. En este sentido, un 74% afirma que tienen estancias iguales a la media, un 16% inferiores y un 10% superiores.

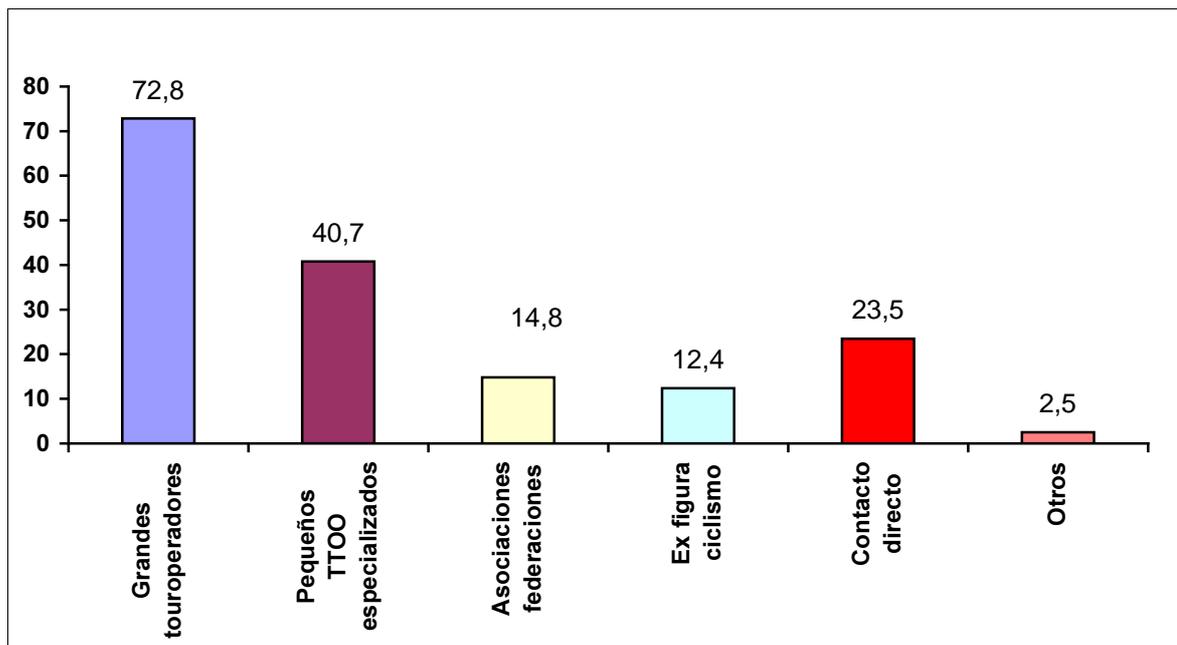
6. COMERCIALIZACIÓN Y PROMOCIÓN DEL CICLOTURISMO

6.1 LA COMERCIALIZACIÓN DEL CICLOTURISMO

En este apartado se analiza el sistema de comercialización del producto cicloturismo. Como vimos en el punto referente a la estimación del número total de cicloturistas, se observó que un 16% de los cicloturistas no reservaban alojamiento en hoteles o aparthoteles, por lo que se puede considerar que viajan en la modalidad de “*seat only*”. Sin embargo el resto el 84% se alojó en hoteles o aparthoteles. En este apartado, se pretende poner de manifiesto la importancia de los diferentes canales de distribución que sigue la oferta para comercializar sus productos. En este sentido, se pidió a los diferentes hoteles contactados que mencionasen a través de que canales accedían a sus hoteles los cicloturistas. Los resultados obtenidos se recogen a continuación:

- **La gran mayoría de hoteles reciben a los cicloturistas mediante múltiples vías.** En este sentido, cerca del 60% de los encuestados citó la utilización de diferentes vías, tales como grandes touroperadores, pequeños touroperadores especializados, asociaciones, clubes y federaciones, ex – figuras del ciclismo etc.

GRÁFICO 39. VÍAS DE COMERCIALIZACIÓN DEL PRODUCTO CICLOTURISMO

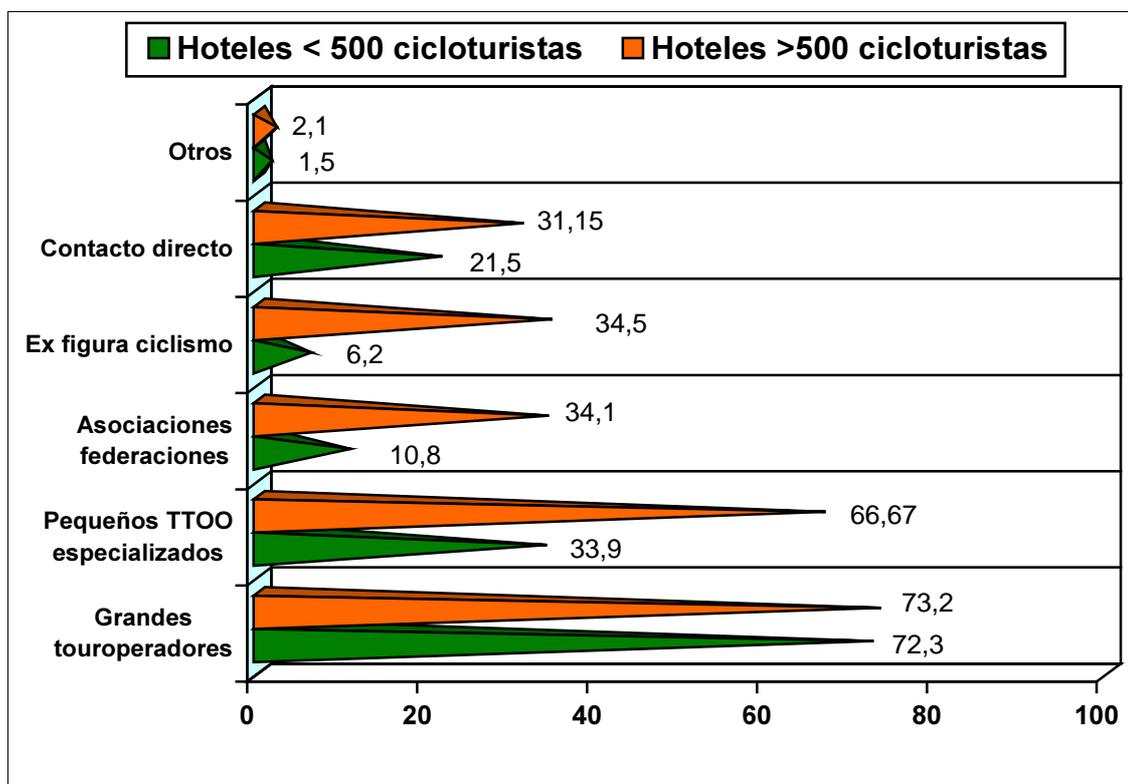


Como se observa en el gráfico anterior, los **grandes touroperadores** (TUI, Neckerman, Airtours etc.) son citados por un 72.84% de los encuestados como proveedores habituales de cicloturistas (lo cual no significa, como se observa en el punto siguiente, que sean los que más cicloturistas desplazan a Balears), seguidos por **pequeños touroperadores especializados**, con un 40.74%, **contacto directo entre el cicloturista y el hotel**, con un 23.46%, a través de **asociaciones y federaciones** (14.81%) y **ex –figuras del ciclismo** con 12.35%.

La tendencia a utilizar grandes touroperadores es mayor cuanto menor sea el número de cicloturistas recibido. En buena lógica, aquellos hoteles que no se han especializado demasiado en cicloturismo, no rehuyen a los cicloturistas pero no comercializan tanto a través de touroperadores especializado como sí lo hacen aquellos hoteles más especializados.

Además como se observa en el punto siguiente, en los grandes hoteles especializados, la importancia relativa de los grandes touroperadores es sensiblemente menor.

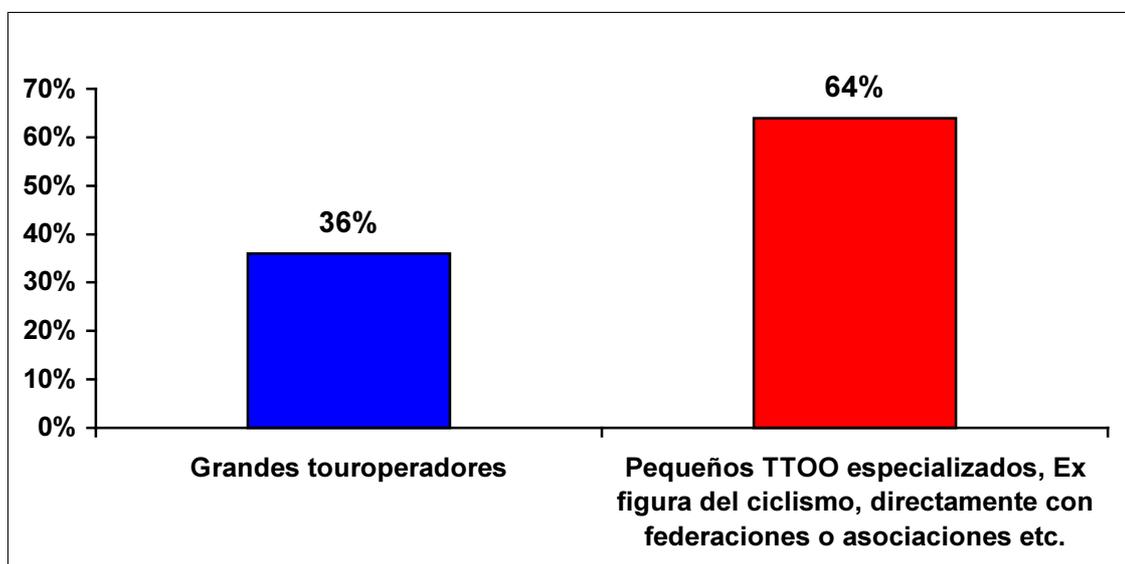
GRÁFICO 40. UTILIZACIÓN DE LOS DIFERENTES CANALES DE DISTRIBUCIÓN EN FUNCIÓN DE LOS CICLOTURISTAS RECIBIDOS



- **Los pequeños touroperadores especializados, ex figuras del ciclismo y otros canales alternativos a los grandes touroperadores son los principales comercializadores del cicloturismo.** En este sentido se diferenci3 entre aquellos hoteles que reciben menos de 1.000 cicloturistas al a3o y los que reciben m3s, obteni3ndose que si bien los grandes hoteles cicloturistas siguen utilizando a grandes touroperadores, la importancia de otras v3as de comercializaci3n es mucho mayor que en los hoteles que reciben menos cicloturistas.

Por otra parte se analizaron los once primeros hoteles que reciben m3s de 1.000 cicloturistas por a3o, que en total reciben cerca de 29.000 cicloturistas, o lo que es lo mismo, cerca de la mitad del total de cicloturistas de Balears. Como se observa en el gr3fico siguiente, la importancia de canales diferentes a los grandes touroperadores es muy significativa, puesto que de los 29.000 cicloturistas que acogen m3s de un 64% vienen a trav3s de canales diferentes de los grandes touroperadores. En especial, deber3 citarse la importancia de los peque3os touroperadores especializados y las recomendaciones de ex-figuras del ciclismo como es el caso de Stephen Roche, Max H3rzeler, Lucien Van Impe o Doug Petty.

GR3FICO 41. TURISTAS LLEGADOS A LOS 11 PRINCIPALES HOTELES DE CICLOTURISTAS SEG3N VIA DE COMERCIALIZACI3N



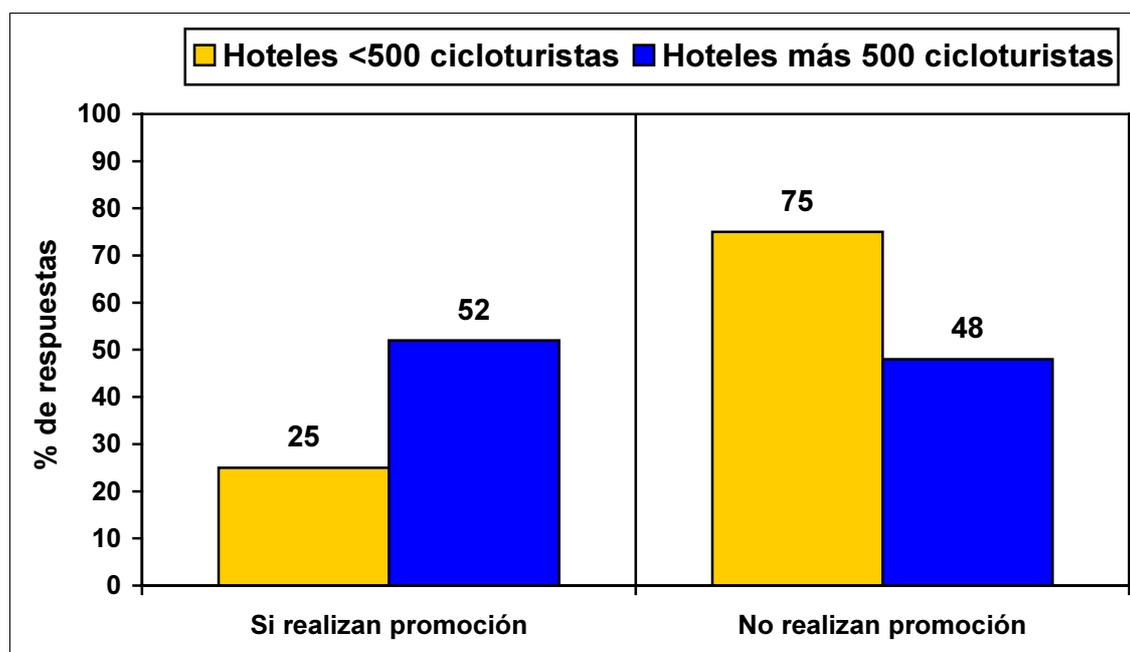
Con relaci3n a este 3ltimo punto, y a partir de diferentes entrevistas con empresarios del sector, se esperaba detectar una mayor importancia de la influencia de ex figuras del ciclismo en la comercializaci3n del cicloturismo. La relativa importancia que reflejan los datos aportados podr3 hacernos dudar de su verdadera magnitud. Sin embargo las explicaciones aportadas por

diferentes empresarios pueden ayudarnos a entender la razón de estos resultados. En este sentido se menciona que una buena parte de estas ex figuras del ciclismo han llegado a acuerdos con touroperadores especializados o con grandes touroperadores para gestionar sus actividades, de esta manera la presencia, atracción y coordinación de estas ex figuras sigue siendo muy importante para el éxito de los paquetes turísticos que se complementan con la experiencia de gestión de los touroperadores profesionales.

6.2 LA PROMOCIÓN DE LOS HOTELES PARA CICLOTURISTAS

En general, la mayor parte de los hoteles entrevistados dedica muy poca atención a la promoción a este segmento, siendo solamente un 30% del total de encuestados los que responden que realizan algún tipo de acción promocional. Estos resultados quizás podrían explicarse sobre la base de los datos obtenidos sobre concentración de los cicloturistas en determinados hoteles, donde se mencionaba que un 10% de los hoteles concentraba cerca del 60% de la demanda. En este sentido, parece lógico pensar que son estos últimos los que mayores esfuerzos promocionales realizan.

GRÁFICO 42. PROMOCIÓN DE LOS HOTELES CON CICLOTURISTAS



Los resultados obtenidos nos confirman esta hipótesis puesto que un 52% de los hoteles que atraen a más de 500 cicloturistas realizan algún tipo de acción promocional. Las acciones promocionales más comunes y por orden de importancia son:

- Folletos especializados
- Publicidad en revistas especializadas
- Aparición en catálogos de touroperadores
- Mailings con asociaciones y clubes ciclistas
- Invitaciones a representantes de agencias especializadas para que actúen de prescriptores
- Informaciones en Internet
- Invitaciones a periodistas de revistas especializadas

En cualquier caso, queda bastante reflejado que en general son una minoría los hoteles que realmente hacen un esfuerzo de comunicación con este segmento específico. En la mayoría de los casos, se deja el trabajo de promoción en manos de los touroperadores. Esta actitud puede ser considerada como lógica para la mayoría de hoteles puesto que el segmento cicloturista representa una parte muy poco importante de su ocupación, a pesar que esta se produzca en períodos que en si mismos suelen calificarse de temporada baja.

6.3 NECESIDADES DE PROMOCIÓN A NIVEL GENERAL

En general, la mayoría de los entrevistados consideran muy interesante y necesario desarrollar el cicloturismo en Balears. Hasta la fecha, únicamente una minoría de los hoteles, generalmente compuesta por empresarios avezados que decidieron apostar por el desarrollo del cicloturismo y que en la actualidad concentran la mayor parte de la demanda, ha realizado actividades de promoción de manera individual.

En cualquier caso, tanto unos como otros creen necesario promover una serie de actuaciones a nivel institucional para desarrollar el cicloturismo en Balears. En este sentido, puede diferenciarse la opinión reflejada por los hoteles que acogen mayores cantidades de cicloturistas (más de 500) de los que acogen relativamente pocos (menos de 500). Así mientras los primeros muestran una clara tendencia a solicitar actuaciones institucionales de apoyo relacionadas con la organización de eventos ciclistas de renombre internacional, los segundos

se decantan por acciones más tradicionales tales como publicidad en prensa, TV, etc. o la edición de folletos especializados.

Asimismo, se considera importante desarrollar campañas promocionales dirigidas a captar cicloturistas en los meses de septiembre - noviembre, meses donde la demanda es relativamente baja. En este sentido, se proponen actuaciones tanto desde el punto de vista local como desde el punto de vista internacional. Entre las primeras destacaría el aumento de competiciones en los meses citados y la difusión de los mismos a escala internacional. Entre las segundas, sería conveniente incluir el cicloturismo en las campañas institucionales destinadas a atraer turistas en temporada baja de otoño, además de intentar incentivar a los grandes touroperadores para que incluyan más oferta de este tipo en sus catálogos vacacionales.

7. ANÁLISIS DAFO DEL CICLOTURISMO EN BALEARS

A partir de los datos obtenidos y de las entrevistas realizadas ha sido posible realizar un análisis de las principales **Debilidades, Amenazas, Fortalezas** y **Oportunidades** con las que debe enfrentarse Balears para consolidarse como un destino de cicloturismo de primer orden. Para la elaboración de este apartado se solicitó a un panel de expertos, compuesto por directores de hoteles con cicloturistas, representantes de touroperadores y expertos en turismo que indicasen sus opiniones sobre el tema en cuestión, obteniéndose los resultados que se expresan a continuación:

ANÁLISIS DAFO

Fortalezas	Debilidades
<ul style="list-style-type: none"> • Climatología favorable, especialmente en comparación con los países de origen • Existencia de una red de carreteras adecuada, especialmente en Mallorca • Facilidad de comunicaciones para los turistas que utilizan chárter • Infraestructuras y oferta complementaria existente • Imagen de Balears como espacio cicloturista idóneo 	<ul style="list-style-type: none"> • Actividad estacional. Se producen bajadas considerables en la demanda en verano y en otoño • Limitada red de carreteras en Menorca e Eivissa • Dificultades en Menorca e Eivissa en los meses de Febrero a Abril porque hay poca actividad turística en general y dificultades de conexión con los principales aeropuertos. • Necesidad de mejora de la señalización de las carreteras • Dificultad de comunicaciones en vuelo regular, lo cual alarga el tiempo de desplazamiento, mucha dependencia de los chárter y dificulta el desarrollo de nuevos mercados. • Promoción exterior limitada a los esfuerzos de touroperadores especializados
Oportunidades	Amenazas
<ul style="list-style-type: none"> • Desarrollar nuevos mercados, como el británico o el francés, e intentar explorar mercados más lejanos. • Alargar la temporada de cicloturismo hacia los meses de septiembre - noviembre • Mayor implicación de los grandes touroperadores en el desarrollo del cicloturismo • Mejorar la promoción exterior, en especial para la temporada que va desde septiembre a noviembre • Consolidar la imagen de Balears utilizando técnicas de relaciones públicas y presencia en medios 	<ul style="list-style-type: none"> • Sensación de saturación de las carreteras especialmente en los meses de marzo y abril • Competencia nacional (principalmente Canarias) e internacional (especialmente Francia, Italia y Holanda) muy dura, para la captación del cicloturista • Aparición de nuevos competidores tanto en el mediterráneo como en el Caribe.

8. CONCLUSIONES

Las principales conclusiones que pueden extraerse del presente estudio se resumen a continuación:

1. **La práctica de deportes constituye el motivo principal de viaje para 14,5 millones de viajes anuales en Europa.** De estos, más de 5 millones tienen como principal motivación la práctica de deportes distintos a la los de nieve. Aunque no existen estimaciones realizadas a este respecto, a estos 5 millones de viajes deberían añadirse una parte de los 48,5 millones de viajes que se realizan de “sol y playa” que además practican deportes durante sus estancias en los destinos receptores
2. **El ciclismo es uno de los deportes más practicados.** Además del cerca del millón de federados que existen en la actualidad en Europa, la práctica del deporte de la bicicleta es mucho más extensa que la práctica estrictamente competitiva
3. **Pequeños touroperadores especializados están concentrando el auge del ciclismo como actividad turística.** En la mayor parte de los países emisores europeos han empezado a destacarse diferentes touroperadores especializados que comercializan viajes con la intención principal de la práctica cicloturista.
4. **Balears (y especialmente Mallorca) presenta unas condiciones físicas y de conectividad con Europa muy favorables para el desarrollo del cicloturismo.** El clima, las carreteras, la proximidad a Europa de nuestros aeropuertos y la infraestructura existente, suponen para Balears una ventaja competitiva muy importante. Merecen mención aparte los casos de Menorca, Eivissa y Formentera puesto que los recorridos posibles son menores y el menor nivel de actividad turística, así como el menor número de vuelos en los meses de temporada baja son inconvenientes para el desarrollo del cicloturismo en las mencionadas islas
5. **El cicloturismo en Balears presenta un fuerte componente estacional centrado en el periodo febrero-mayo.** La demanda cicloturista se concentra en más de un 90% en los meses de febrero a mayo, reduciéndose hasta cifras muy poco importantes en los demás meses del año. Un 80% de los encuestados declara que la época preferida para viajar es en primavera.
6. **El perfil medio de los cicloturistas responde a los siguientes parámetros:** son mayoritariamente hombres (83%), de clase media, se alojan en hoteles de 3 o cuatro

- estrellas, un 49% de nacionalidad **alemana** (aunque destaca la gran importancia relativa de los suizos: 17%), suelen ser practicantes de **mediana edad** (entre 31 y 45 años, aunque existe un colectivo importante de mayores de 45 años) y suelen realizar menos de dos viajes anuales para la práctica del cicloturismo.
7. **Un 84% de los cicloturistas se aloja en hoteles.** De los que no se alojan en establecimientos hoteleros un 8% utiliza casas de amigos o familiares, un 5,5% tiene casa o apartamento propio y un 2,5% están en casas o apartamentos alquilados. Los que se alojan en hoteles suelen hacerlo en establecimientos de 3 estrellas (52%) y de 4 estrellas (39%) y suelen contratarlos en régimen de media pensión (91%).
 8. **La mayoría de los cicloturistas se consideran como aficionados.** El 84,4% son “practicantes ocasionales” mientras que los profesionales sólo representan el 1,4% y los semiprofesionales el 14,2%. Las distancias medias recorridas suelen ser inferiores a 100 Km. por día
 9. **Los cicloturistas realizan pocas actividades aparte del ciclismo.** Únicamente las **rutas gastronómicas** y la **visita a pueblos y mercados típicos** son actividades realizadas por más del 50% de los entrevistados. De las demás actividades mencionadas únicamente cabe destacar el tomar el sol en la playa, diversiones nocturnas, ir de compras y la práctica de otros deportes, todos ellos con porcentajes de realización entre 20% y el 45%.
 10. **Los cicloturistas no son excesivamente viajeros.** Comparado con otros segmentos de mayor poder adquisitivo, cómo los jugadores de golf, se observa que la gran mayoría realiza menos de cuatro viajes anuales de menos de tres noches y menos de dos de más de seis noches. En lo que se refiere a los viajes para practicar cicloturismo suelen realizar mayoritariamente uno o dos, normalmente en primavera.
 11. **Los principales competidores de Balears en el cicloturismo son básicamente Francia e Italia,** por su mayor proximidad a los mercados de origen. En lo referente a competencia en España, Canarias es el principal competidor.
 12. **En general, la mayor parte de los cicloturistas se muestran satisfechos con su estancia en Balears.** En el aspecto positivo, el estado de las **carreteras**, la calidad del **entorno**, el **trato y amabilidad**, la **oferta complementaria** y los **alojamientos** son los aspectos mejor valorados. En el aspecto negativo, únicamente los aspectos referentes a la **señalización**, la **limpieza de las zonas limítrofes** de las carreteras y el comportamiento de los **conductores** reciben puntuaciones ligeramente inferiores, aunque todas ellas superiores a una valoración correspondiente a “normal”. En cualquier caso, la satisfacción es muy elevada puesto que

- más de un 99% recomendaría **Balears** a amigos y conocidos para la práctica del cicloturismo.
13. **Los cicloturistas son buenos conocedores de Balears.** En general, la gran mayoría de cicloturistas ya ha visitado Balears anteriormente, en especial los suizos, de los cuales más del 51% ha visitado Balears en más de 4 veces. En conjunto, un 46,2% de los cicloturistas que vienen a Balears ya nos han visitado con anterioridad 4 o más veces,
 14. **Los principales motivadores a la hora de escoger Balears son el clima, la calidad del entorno y la facilidad de comunicaciones.** A mayor distancia aparecen otros factores como la existencia de amigos y conocidos en Balears y la tranquilidad y la seguridad.
 15. **La principal fuente de información de los cicloturistas que visitan Balears son las recomendaciones de amigos y conocidos.** El “boca-oreja” es por tanto el principal difusor de la imagen de Balears entre los cicloturistas, seguido por los folletos y catálogos y las visitas anteriores. El efecto del boca-oreja es especialmente importante en los casos de cicloturistas que visitan Balears por primera vez, un 65,91% de los cuales afirman que la recomendación de amigos/conocidos es el principal factor que influyó en su visita a las islas.
 16. **Balears recibió a 62.589 cicloturistas en 1998.** Esta cifra ha ido en constante aumento en los últimos años de tal forma que de los 35.000 cicloturistas de 1995 se pasará a cerca de 70.000 en 1999. Si se tiene en cuenta que con cada 100 cicloturistas vienen además 1,05 acompañantes, el número total de visitantes llegados a Balears en 1998 por este motivo ascendió a 63.246. De éstos la gran mayoría se encuentran concentrados en Mallorca ya que se estima que Menorca recibió unos 1.000 cicloturistas y Eivissa y Formentera algo menos de 2.000.
 17. **La estancia media de los cicloturistas en Balears es de 9,54 días,** la mayor parte de los cuales (7,14 días) los dedican a la práctica del ciclismo.
 18. **El número total de estancias generadas en Balears en 1998 asciende a 603.367.** Esta cifra se deriva de multiplicar el número de visitantes que origina el cicloturismo (63.246) por la estancia media de 9,54 días.
 19. **El gasto medio total diario por cicloturista es de 17.172 Ptas.,** lo cual es una cifra sensiblemente superior a la media de gasto del turista medio que visita Balears. De la cantidad mencionada, **10.810 ptas.** se han gastado en el **país de origen** (básicamente transporte y alojamiento), y **6.362** directamente **en Balears** durante la estancia en las islas, destacando la cantidad gastada por los suizos que asciende a 7.504 ptas. A su vez de las

- 10.810 ptas. gastadas en su lugar de origen, se estima que revierten **5.946 Ptas.** a Balears en concepto de pagos a agentes económicos de las islas, con lo que el **gasto medio total que revierte a Balears** por cicloturista y día asciende a **12.308 Ptas.**
20. **Los ingresos totales generados por el cicloturismo en Balears ascendieron en 1998 a 7.425,94 millones de ptas.** Esta cifra es el resultado de sumar al gasto directo realizado en Balears (3.838,62 millones de Ptas.) la parte que revierte a Balears (3.587,32 millones) del gasto realizado por los cicloturistas en su país de origen.
21. **Los principales conceptos de gasto en Balears son** comidas y restaurantes (3.612 ptas. por persona / día), seguido por diversiones (1.040 ptas.) y compras (952 ptas. por persona / día).
22. **La afluencia de cicloturistas se prevé que aumentará de forma sostenida entre un 5 y un 10% anual para los próximos tres años.** La mayoría de las fuentes consultadas admiten previsiones de crecimiento en los próximos 3 años, concretándose en que un 52% de los que creen que habrá aumentos de turistas lo estiman en cifras superiores al 5% anual.
23. **La demanda generada por los cicloturistas es absorbida mayoritariamente por unos pocos hoteles.** Este hecho se concreta en que un 10% de los hoteles de 3 y 4 estrellas que admiten recibir cicloturistas acogen más del 60% de la demanda dirigida a hoteles de estas categorías y más del 50% de la demanda total. Esta concentración provoca que existan hoteles a los que el segmento cicloturista les afecte considerablemente a la hora de alargar sus períodos de apertura, mientras otros hoteles contemplan al cicloturismo como un complemento más pero sin excesiva importancia.
24. **Los hoteles que reciben más cicloturistas disponen de mayor número de infraestructuras y servicios especializados para este segmento.** En especial destacan la existencia de "guarda-bicis", gimnasio, servicio técnico, alquiler de bicis, mapas de rutas, en una proporción mucho mayor que en los hoteles tradicionales
25. **Aunque los grandes touroperadores son los que comercializan a un mayor número de hoteles, los pequeños touroperadores especializados son los que mayor cantidad de cicloturistas desplazan.** Especialmente en Mallorca, existe una cierta tradición de pequeños touroperadores que trabajan desde hace años con hoteles concretos que son los que más cicloturistas reciben. Por norma general, estos touroperadores están ligados a ex figuras del ciclismo como Max Hürzeler, Stephen Roche o Doug Petty que utilizan su reputación y conocimientos del mercado para comercializar los productos.

26. **Los establecimientos de alojamiento no realizan grandes esfuerzos de promoción exterior.** La mayoría de hoteles consultados no realizan ningún tipo de acción promocional para atraer cicloturistas. Únicamente en aquellos hoteles con mayor número de cicloturistas se ha notado una cierta actividad promocional tales como folletos especializados, publicidad en algunas revistas, mailings a asociaciones y clubes ciclistas etc. En cualquier caso, el peso de la promoción recae mayoritariamente en las acciones de los pequeños touroperadores y las repercusiones en medios de las actividades ciclistas que se desarrollan en Balears.

9. RECOMENDACIONES

Las conclusiones de este estudio y las impresiones recogidas en las diversas entrevistas realizadas nos llevan a realizar las siguientes recomendaciones en orden a aprovechar el potencial que ofrece este segmento de mercado:

- ✓ **Consolidar los mercados existentes y desarrollar nuevos mercados.** Del estudio realizado se desprende que existen mercados potenciales tales como el británico, los países escandinavos e incluso el mercado español (en especial Cataluña y Madrid) que muestran una participación relativamente poco importante con relación a su potencial real, todo ello sin descuidar los mercados tradicionales como son el mercado alemán y el suizo.
- ✓ **Continuar con las campañas destinadas a la mejora de las carreteras.** Además de las mejoras en los pavimentos debe ponerse especial hincapié en los temas de **limpieza de las zonas limítrofes** a las mismas. Asimismo un punto continuamente reclamado por cicloturistas y empresarios hace referencia a la mejora de las **señalizaciones** de las vías cicloturistas
- ✓ **Desarrollar campañas de concienciación de los conductores y cicloturistas.** Para el desarrollo del cicloturismo es imprescindible la buena coexistencia de vehículos motorizados con los cicloturistas. En este sentido se recomienda desarrollar campañas dirigidas a conductores con la intención de mejorar su comportamiento hacia los cicloturistas. Asimismo, sería conveniente continuar con la edición de **folletos informativos para los cicloturistas** y desarrollar otros sistemas de información sobre las condiciones de circulación en Balears, normativa vigente, recomendaciones, etc. que faciliten la convivencia entre los conductores y los cicloturistas.
- ✓ **Incentivar el interés de los grandes touroperadores con relación al cicloturismo.** Hasta la fecha, muy pocos touroperadores de gran tamaño han desarrollado programas específicos para cicloturistas. En general, los touroperadores no rehuyen la gestión de grupos de cicloturistas, sin embargo no llevan a cabo de manera activa acciones destinadas a promover el cicloturismo posiblemente debido a que representa en la actualidad un número poco importante de turistas. El hecho de incorporar programas específicos permitiría posiblemente **desarrollar la demanda** de manera significativa, especialmente en los meses de septiembre-noviembre.

- ✓ **Facilitar la colaboración promocional con los touroperadores especializados.** Teniendo en cuenta la importancia de los touroperadores especializados en el desarrollo del cicloturismo, sería recomendable continuar mejorando la colaboración promocional con dichos touroperadores. En especial estas promociones deberían tener como objetivo prioritario la captación de cicloturistas en los meses de septiembre-noviembre que son los que a pesar de presentar condiciones climatológicas favorables presentan una menor demanda.
- ✓ **Patrocinar actividades cicloturistas en la temporada septiembre-noviembre.** En el mismo sentido que la recomendación anterior la celebración de eventos deportivos durante estos meses contribuiría a mejorar la promoción de las Balears como destino cicloturista de todo el año
- ✓ **Fomentar el desarrollo del cicloturismo en las Pitiusas y en Menorca.** La importancia del, cicloturismo en las islas menores es sensiblemente menor que en Mallorca, en este sentido se recomienda, entre otras actividades, el patrocinio de eventos ciclistas que contribuyan a desarrollar la imagen Menorca, Eivissa y Formentera dentro de este segmento turístico. En cualquier caso, el fomento del cicloturismo en las Pitiusas y en Menorca debe verse como un complemento más a las políticas desestacionalizadoras emprendidas en las islas puesto que una de los principales inconvenientes para el desarrollo del cicloturismo es la limitada actividad turística en los meses de temporada baja, con la consiguiente disminución de las conexiones aéreas con los principales destinos turísticos y la disminución del atractivo turístico general.
- ✓ **Desarrollar una imagen conjunta de Balears como “destino cicloturista”.** En las campañas promocionales en los mercados emisores sería interesante destacar las posibilidades que presenta las **Balears como espacio cicloturístico**. En este sentido, sería interesante aprovechar el indudable atractivo que presenta Mallorca entre los cicloturistas europeos y la facilidad de comunicación vía marítima con las islas menores para presentar **ofertas multi-isla** que podrían mejorar la imagen de Balears y favorecer el desarrollo del cicloturismo en Menorca, Eivissa y Formentera.
- ✓ **Desarrollar instrumentos de gestión de la demanda destinados a disminuir la sensación de masificación en las carreteras.** Se recomienda continuar con la edición y distribución de nuevas guías y rutas en bicicleta, incorporando nuevos itinerarios y posibilidades que permitan a los cicloturistas tener un mayor número de opciones a la hora

de realizar sus recorridos y disminuyendo en consecuencia la sensación de masificación al distribuir mejor sobre el territorio la presencia de cicloturistas.

- ✓ **Homologar** la actual **normativa**, que solo permite transitar a los ciclistas en fila india, a la vigente en otros países europeos en los cuales se transita en parejas, guardando siempre la actual distancia de 1 metro desde la línea separatoria con el arcén.
- ✓ **Analizar periódicamente la demanda**. Hasta la fecha, existen muy pocos estudios que analicen la demanda cicloturista, sus diferentes modalidades y su evolución. El análisis periódico de las mismas, facilitaría información a los agentes turísticos para poder adaptar sus ofertas a la evolución de las necesidades, detectar nuevas oportunidades en los mercados actuales y en los nuevos y favorecer la incorporación de nuevos agentes al sector del cicloturismo.
- ✓ **Consolidar e incidir en la cultura de la calidad y de la atención al cliente**. Los resultados obtenidos en el estudio, destacan que una de las primeras fuentes de información utilizadas por los cicloturistas a la hora de decidirse por un destino turístico es la opinión e informaciones de amigos, conocidos y familiares. En este sentido, procurar un alto grado de satisfacción a nuestros visitantes es uno de los requisitos fundamentales para asegurar la fidelización de los mismos, así como para la difusión de la imagen de Balears como destino ideal para la práctica del cicloturismo.

10. BIBLIOGRAFÍA Y ENTREVISTAS

10.1 BIBLIOGRAFÍA

- **Berbel Vallés, J.L.** “Cicloturismo: una alternativa turística de primer orden”. “El cicloturismo como modelo turístico”. En libro de ponencias del 10º Congreso Internacional de Planificación para la Bicicleta. Barcelona 15-19 septiembre de 1997
- **Marc Sani.** “Bicycle sales Up 5%” Bicycle Retailer. Vol 7, number 15. Setiembre 1998.
- **CAEB-IBATUR.** “El cicloturismo en Baleares 1995”. Publicaciones CAEB 1995
- **Diario de Mallorca.** “Los cicloturistas: Una invasión a dos ruedas”. 5/5/98
- **El Día del Mundo.** “Balears: reserva natural protegida de cicloturistas europeos” 14/04/98
- **Ciclismo a Fondo.** “Cicloturismo a fondo”. Revista especializada en temas de ciclismo. Luike Sportpress. Varios números.
- **Conselleria d’Economia i Hisenda i Conselleria de Turisme.** “La despesa turística” Varios años.
- **European Travel Data Monitor.** Mayo 1997
- **Guerra García, V.** “El cicloturismo como modelo turístico”. En libro de ponencias del 10º Congreso Internacional de Planificación para la Bicicleta. Barcelona 15-19 septiembre de 1997
- **Oortwijn Jack.** “La situación del mercado europeo de la bicicleta hasta 1997”. Newsletter nº2 de la feria Cycle’98.
- **Sports Marketing Survey-Unión Ciclista Internacional.** “Research the cycling market in five European Countries” Informe interno Unión Ciclista Internacional 1997
- **Tudurí, Carles.** “Cicloturismo, un complemento”. EDITUR nº 1970 Diciembre 1997
- **Travel Industry Monitor.** March 1997

10.2 ENTREVISTAS

- Aguado, Fco. Javier. **Director Escola Balear de l'Esport.**
- **Alía, J. Carlos.** Ultramar Express (TUI)
- **Batllori, Antoni.** Presidente de la Federació Balear de Ciclisme
- Espina, Juan. **Director Hotel Ponent Mar**
- **García Buriel, Albert.** Miembro de la “Associació Amics de la Bici de Catalunya”
- Guasp, J. **Director Hotel Sur Mallorca**
- Hürzeler, Max. **Promotor de cicloturismo y uno de los principales touroperadores especializados.**
- Krasteva, Youlia. **Especialista en cicloturismo. Coordinadora de grupos touroperador Terranova, Alemania**
- Luuc Eisenga. **Assistant Marketing Manager. Unió Ciclista Internacional**
- Mateu, Margarita. **Hotelplan**
- Pérez, Jesús. **Unijoven**
- **Petty Doug.** Promotor de cicloturismo en el mercado británico y touroperador especializado
- **Toña, Angel.** Redactor de la revista “Ciclismo a Fondo” y cicloturista.
- **Torres Crespo, Rafael.** Secretario General de la Federación Española de Ciclismo

11. METODOLOGÍA, FICHA TÉCNICA Y CUESTIONARIOS

11.1 METODOLOGÍA

Para la elaboración del presente trabajo se ha utilizado una metodología consistente en:

1. **Revisión bibliográfica** de los principales artículos y trabajos existentes sobre el tema.
2. **Estudio de campo**, utilizando cuestionarios, a una muestra representativa de cicloturistas que ha servido para elaborar los aspectos descriptivos y de comportamiento del consumidor tratados en el trabajo, el gasto turístico y su composición, actividades realizadas, grado de satisfacción y fuentes de información utilizadas para realizar su viaje.

La ficha técnica referente a los cuestionarios administrados es la siguiente:

TABLA 6. FICHA TÉCNICA DEL ESTUDIO DE CAMPO REALIZADO A CICLOTURISTAS

Tipo de Encuesta realizada	Personal
Lugar de realización de la encuesta	Aeropuerto, establecimientos hoteleros y en ruta
Horario	Mañanas de 11-2 Tardes de 4-8
Universo	Personas no residentes en Balears que practican el cicloturismo en Balears
Tamaño de la Muestra	391 individuos
Error de la muestra	5.04% (para el total de la muestra), con un intervalo de confianza del 95,5%
Dispersión	$P=Q=0.5$
Fecha de trabajo de Campo	Meses de marzo, abril y mayo de 1998

3. **Estudio de campo**, utilizando cuestionarios administrados vía fax al total de alojamientos de 3 y 4 estrellas de Balears que afirman haber recibido cicloturistas en su alojamiento. En total se

identificaron 112 establecimientos que afirmaron recibir a cicloturistas en sus establecimientos. De ellos 100 devolvieron el cuestionario, lo cual supone una elevada tasa de respuesta del 89,28%. En este cuestionario, se solicitaba información referente a la evolución cuantitativa del turismo, estacionalidad, comercialización, servicios ofrecidos, problemática del sector y perspectivas de futuro. Esta información nos ha permitido obtener una primera estimación del número de cicloturista, así como la perspectiva del sector hotelero con relación al cicloturismo.

4. **Entrevistas cualitativas** con expertos en el sector turístico, que han servido de base para la elaboración de los aspectos relacionados con las perspectivas de futuro del Cicloturismo en Balears. En este sentido, se han llevado a cabo entrevistas con directores de hotel, representantes de touroperadores, representantes institucionales como la Federación Balear de Ciclismo, así como otros expertos.

11.2 CUESTIONARIOS (ANEXO)

En los anexos que siguen se recogen los dos tipos de cuestionarios utilizados en la investigación; en primer lugar se transcribe el referente a la investigación realizada a los **cicloturistas** y en segundo lugar el cuestionario administrado a **hoteles** de 3 y 4 hoteles que admitieron haber alojado en sus establecimientos algún cicloturista.