



# Estudio Biciturismo 2019

ENRIQUE PEÑALOSA LONDOÑO  
**Alcalde Mayor de Bogotá**

JOSÉ ANDRÉS DUARTE GARCÍA  
**Secretario de Desarrollo Económico**

NELSON ANDRÉS CALDERÓN  
**Director General (E)**  
**Instituto Distrital de Turismo**

GABRIEL EDUARDO MORENO VELOZA  
**Asesor**  
**Observatorio de Turismo**

**Equipo de Trabajo**

CARLOS MARIO BETANCUR CHAVES  
LUIS FERNANDO PINEDA GONZALEZ  
BRIGIDA YUBELY LÓPEZ HIGUERA

Instituto Distrital de Turismo  
[www.bogotaturismo.gov.co](http://www.bogotaturismo.gov.co)

Bogotá, julio 31 de 2019

## **SEGUNDA EDICIÓN**

DANIEL VALENCIA VALENCIA

**Asesor**

**Observatorio de Turismo**

**Equipo de Trabajo**

LUZ STELLA BELTRÁN

Instituto Distrital de Turismo  
[www.bogotaturismo.gov.co](http://www.bogotaturismo.gov.co)  
Bogotá, agosto 18 de 2020

## INTRODUCCIÓN

El Instituto Distrital de Turismo - IDT es la entidad encargada de impulsar el desarrollo económico de Bogotá, promocionando la actividad turística de la ciudad con la ejecución de políticas, planes y programas; y gestionando las mejores condiciones de competitividad y sostenibilidad, para posicionarla como destino turístico sostenible a nivel local, nacional e internacional. El Observatorio de Turismo, área misional del IDT, realiza estudios e investigaciones relacionadas con actividades turísticas que sirven de insumo para la toma de decisiones de los actores en el sector.

El ciclismo es un método de transporte saludable, y económicamente sostenible. Permite la libertad, la movilidad y el potencial de turismo que no es posible gracias a otros medios de tránsito.

Es así, como se vincula el concepto de biciturismo, visto este como una actividad física no competitiva que combina la bicicleta y el turismo, que surge como una propuesta de viaje para visitar nuevos lugares respetando el entorno, siendo sostenibles con el ambiente y generando un beneficio económico para las comunidades locales.

El Observatorio de Turismo de Bogotá realizó este documento con el objeto de identificar el estado actual de la ciudad como referente en materia de biciturismo a partir del análisis de información secundaria de lugares del mundo tradicionales en la realización de esta actividad (Estados Unidos y países de Europa). Para el caso de Estados Unidos, los análisis se basaron en los estados de Washington, Minnesota, Oregón, Michigan, Virginia, Montana y Wisconsin. Se caracterizó a los bicituristas que viajan a estos sitios y se identificaron los aspectos relevantes a la hora de realizar dicha actividad, para con ello determinar en qué posición se encuentra la ciudad.

Finalmente, a partir de los resultados de Investigación Encuesta de Viajeros de Bogotá 2018, se realizó una caracterización de los turistas que visitaron la ciudad y que realizaron actividades en torno a la bici.

## Tabla De Contenido

INTRODUCCIÓN.....	3
CONCEPTOS BÁSICOS .....	9
OBJETIVOS .....	11
a.    Objetivo General.....	11
b.    Objetivos específicos.....	11
METODOLOGÍA Y ESTADO DEL ARTE .....	12
BICITURISMO EN ESTADOS UNIDOS .....	14
Estado de Washington.....	15
Estado de Minnesota .....	15
Estado de Oregón .....	17
Estado de Michigan .....	21
Estado de Virginia .....	23
Estado de Montana.....	24
Estado de Wisconsin.....	27
Estado de Vermont.....	29
BICITURISMO EN EUROPA.....	30
Perfil del biciturista en Europa .....	30
Impacto económico del biciturismo en Europa.....	33
Caracterización de los países europeos .....	34
Alemania .....	34
Países Bajos .....	35
Reino Unido.....	35
Francia .....	36
BICITURISMO EN COLOMBIA.....	37
BICITURISMO EN BOGOTÁ .....	38
Índice Copenhagense 2019 .....	39
Caracterización de los Bicituristas en Bogotá 2018 .....	42
Bicituristas nacionales.....	43

Biciclistas Internacionales.....	50
CONCLUSIONES.....	60
BIBLIOGRAFÍA.....	62

## Listado de Gráficas

Tabla 1 Contribución económica total de la industria del ciclismo, Minnesota .....	15
Tabla 2 Promedio de gastos diarios por visitante de evento en bicicleta, Minnesota .....	16
Tabla 3 Sectores beneficiados por gastos de viaje relacionados con la bicicleta en Oregón .....	17
Tabla 4 Empleo generado por gastos de viaje relacionados con la bicicleta, Oregón.....	17
Tabla 5 Distribución del gasto en biciturismo en Oregón .....	18
Tabla 6 Gastos de viaje total relacionado con la bicicleta en Oregón.....	18
Tabla 7 Gastos de viaje relacionados con la bicicleta por tipo de actividad en Oregón.....	19
Tabla 8 Gastos de viaje relacionados con bicicleta por productos comprados en Oregón .....	19
Tabla 9 Educación ciclista Oregón Scenic Bikeway .....	20
Tabla 10 Tipo alojamiento bicituristas en Montana .....	25
Tabla 11 Gasto por tipo de ciclista en Wisconsin.....	27
Tabla 12 Impacto económico por ciclismo en Wisconsin .....	28
Tabla 13 Impacto en el empleo por ciclismo en Wisconsin .....	28
Tabla 14 Gasto per cápita diario por ciudad .....	59

## Lista De Gráficas

Gráfica 1 Distribución porcentual según género.....	24
Gráfica 2 Ocupación bicituristas en Estados Unidos, Montana .....	25
Gráfica 3 Distribución porcentual bicituristas en Europa según género .....	31
Gráfica 4 Distribución de bicituristas en Europa según grupo de viaje .....	31

Gráfica 5 Distribución porcentual del gasto del biciturista en Europa ....**¡Error!  
Marcador no definido.**

Gráfica 6 Gasto diario por biciturista según zona .....33

Gráfica 7 Medio de transporte principal empleado por bicituristas nacionales  
..... 46

Gráfica 8 Número y tipo de bicirecorridos de bicituristas internacionales ...57

Gráfica 9 Distribución porcentual del gastode los bicituristas internacionales  
..... 59

## CONCEPTOS BÁSICOS

**Visitante:** Un visitante (es una persona que viaja a un destino principal distinto al de su entorno habitual, por una duración inferior a un año, con cualquier finalidad principal (ocio, negocios u otro motivo personal) que no sea la de ser empleado por una entidad residente en el país o lugar visitados (Naciones Unidas, 2010).

**Turista (o visitante que pernocta):** Un visitante (interno, receptor o emisor) se clasifica como turista (o visitante que pernocta), si su viaje incluye una pernoctación, o como visitante del día (o excursionista) en caso contrario (Naciones Unidas, 2010) .

**Motivo (principal) de un viaje turístico:** El motivo principal de un viaje turístico se define como el motivo sin el cual el viaje no habría tenido lugar. La clasificación de los viajes turísticos con arreglo al motivo principal hace referencia a nueve categorías; esta tipología permite identificar diferentes subconjuntos de visitantes (visitantes de negocios, visitantes en tránsito, etcétera) (Naciones Unidas, 2010).

**Lugar de residencia habitual:** El lugar de residencia habitual es el lugar geográfico en que la persona empadronada reside habitualmente, y se define por la ubicación de su vivienda principal (Naciones Unidas, 2010).

**Entorno habitual:** El entorno habitual de una persona, concepto clave en turismo, se define como la zona geográfica (aunque no necesariamente contigua) en la que una persona realiza sus actividades cotidianas habituales (Naciones Unidas, 2010).

**Gasto turístico:** El gasto turístico hace referencia a la suma pagada por la adquisición de bienes y servicios de consumo, y de objetos valiosos, para uso propio o para regalar, durante los viajes turísticos y para los mismos. Incluyen los gastos realizados por los propios visitantes, así como los gastos pagados o reembolsados por otros (Naciones Unidas, 2010) .

**Grupo de viaje:** Un grupo de viaje se define como visitantes que realizan juntos un viaje y comparten los gastos vinculados con el mismo (Naciones Unidas, 2010).

**Biciturismo:** aquellas visitas recreativas, ya sea durante más de un día o de solo un día fuera del lugar de residencia, en donde el ciclismo de ocio es una parte fundamental e importante de la visita (Sutrans, 1991).

**Biciturista:** Turista en viaje, que incluye una noche o más fuera de casa, para el cual el ciclismo es una actividad importante dentro de sus vacaciones (Sutrans, 1991).

**Biciexcursionista:** Turista que incluye dentro de sus actividades de ocio paseos en bicicleta de más de 3 horas de duración (Sutrans, 1991).

## OBJETIVOS

### a. Objetivo General

Caracterizar a los turistas que realizan biciturismo, como actividad alterna, durante su estadía en Bogotá para el año 2018.

### b. Objetivos específicos

- ✓ Conocer el impacto económico que ha tenido el biciturismo en Estados Unidos y Europa.
- ✓ Conocer los lugares de alojamiento preferidos por los bicituristas cuando viajan a Estados Unidos o Europa.
- ✓ Identificar la motivación, origen, alojamiento, género, edad, gasto, entre otras características, de los turistas que llegan a la ciudad de Bogotá, y que realizan actividades en torno a bicicleta.

## METODOLOGÍA Y ESTADO DEL ARTE

La búsqueda de las fuentes de información se realizó teniendo en cuenta el objetivo del estudio, sin embargo, son escasos los estudios que abordan el tema en cuestión (biciturismo), ya que en varios casos las investigaciones se enfocan al ciclismo en general.

La elaboración del documento se dividió en 4 etapas, en la primera etapa se identificaron las diferentes fuentes de información, principalmente de Estados Unidos y Europa, lugares en los cuales existe una cultura por la bicicleta arraigada en la sociedad.

En la etapa, a partir de los documentos recolectados, se identificaron los de mayor relevancia. Para el caso de Estados Unidos se tomaron documentos de los estados mejor clasificados según el ranking “Bicycle Friendly State” publicado en 2017 por las organizaciones ciclistas “League of American Bicyclists” y “Bikeleague”. No obstante, en varios estados con buena clasificación no se disponían de documentos especializados en biciturismo y/o ciclismo, por ello se seleccionaron algunos estados que los sucedían en clasificación y cuyo contenido documental era relevante para el estudio. Para el caso de Europa se tomó como fuente principal el documento “El Impacto del Cicloturismo en Europa (2014)”, que corresponde a una síntesis de otros estudios que se han realizado en el viejo continente.

En una tercera etapa se realizó la caracterización de los ciclistas de Estados Unidos y Europa de acuerdo a variables como la edad, género, nivel de estudio, ingreso, el gasto en la actividad y su distribución. Se analizó el impacto económico del biciturismo tanto directo como indirecto en dichos lugares.

Como cuarta etapa, se resumió brevemente la importancia histórica del ciclismo, así como el potencial que este deporte presente en el país cafetero. Se caracterizó socio-demográficamente a los bicituristas que visitan la ciudad de Bogotá, así como, el gasto turístico generado por el desarrollo de dicha actividad en diferentes sectores de la economía de la capital.

Los análisis focalizados de Bogotá se basaron en la Investigación “Encuesta Viajeros de Bogotá 2018” la cual cuenta con un módulo de medición de biciturismo. Dicha encuesta se caracteriza por su robustez en cuanto a metodología estadística y es recolectada mensualmente en las terminales terrestre y aérea centrales.

## BICITURISMO EN ESTADOS UNIDOS

Estados Unidos está dividida políticamente en 50 estados, cada uno caracterizado por políticas económicas propias respondiendo a las necesidades de la comunidad, implicando que existen inversiones diferentes para cada uno de sus rubros<sup>1</sup>, por consiguiente y dado el interés del estudio (impacto económico que tiene el ciclismo en los lugares que más lo incentivan), fue necesario investigar cuales son los estados más amigables con dicho deporte.

En Estados Unidos, el “Outdoor Recreation” se estima tuvo una producción económica de US\$734 mil millones en el año 2018 (Bureau of Economic Analysis, 2018), representando aproximadamente el 3,6% del PIB de Estados Unidos, superando a industrias como la agricultura, el petróleo y carbón, informática y Productos electrónicos (Outdoor Industry Association, 2017).

El ranking “Bicycle Friendly State” proporciona una clasificación para los 50 estados según cuatro fuentes de datos públicas, una encuesta que es respondida por el Departamento de Transporte y/o una organización de defensa de la bicicleta de cada estado. Este ranking es hecho por “League of American Bicyclists”, una de las organizaciones de ciclistas más grandes de los Estados Unidos y del mundo, que promueve el ciclismo por diversión, acondicionamiento físico y transporte a través de estrategias de promoción y educación, así como por una organización sin fines de lucro (bikeleague, 2019).

Dicho ranking fue elaborado con base en 6 categorías, 5 de las cuales vislumbran los esfuerzos y acciones realizadas por cada estado para mejorar las condiciones de los ciclistas. Cada estado recibe un puntaje basado en la siguiente ponderación:

- Infraestructura y financiación - 20%
- Educación y estímulo - 15%
- Legislación y Ejecución - 15%
- Políticas y programas - 20%

---

<sup>1</sup> Sector de la actividad económica que engloba a entidades que actúan en una misma área.

- Evaluación y planificación - 20%
- Puntaje Discrecional - 10%

La Outdoor Industry Association en el estudio, “The Outdoor Recreation Economy”, publicado en 2017, identificó que los bicituristas gastan US\$83 mil millones en ventas relacionadas con el viaje (biciturismo) y generan US\$97 mil millones en gastos minoristas (Bureau of Economic Analysis, 2018).

Los empleos generados por la industria de la bicicleta en Estados Unidos son altos, el Bureau of Economic Analysis estima que en 2018 se crearon aproximadamente 847.559 empleos gracias al gasto relacionado con bicicleta (Outdoor Industry Association, 2017).

## Estado de Washington

El estado de Washington es conocido como uno de los estados que más promueven el ciclismo en Estados Unidos, según el ranking Bicycle Friendly State elaborado por “League of American Bicyclists”, es clasificado como el estado que más beneficios otorga a los ciclistas, ubicándose entre los 10 mejores puntajes en cada una de las categorías analizadas: infraestructura y financiación; educación y estímulo; legislación y ejecución; políticas y programas; y evaluación y planificación.

Edar Economics y Task Force on Parks en 2015, realizaron un estudio llamado “Economic Analysis of Outdoor Recreation in Washington State”, encontrando que los ciclistas recreativos tanto residentes, como no residentes de Washington gastan US\$3,1 mil millones por año en todo el estado, además, la bicicleta es la tercera actividad recreativa al aire libre más importante en el estado en cuanto a los gastos totales, en promedio por día cada ciclista dejó como beneficios US\$37 (Earth Economics, 2015).

## Estado de Minnesota

El Ranking de 2017 de League of American Bicyclists pone a Minnesota como el segundo estado que más promueve el ciclismo en Estados Unidos. El Departamento de Transporte de Minnesota ha identificado el ciclismo como una parte integral del sistema de transporte de Minnesota, lo cual se

evidencia con la adopción de la Política de calles completas, el Plan de transporte multimodal estatal de 20 años y el Plan del sistema de bicicletas estatal (Transportation Research Synthesis #1309, 2013).

De acuerdo a un estudio publicado en 2016 por la Universidad de Minnesota y el Departamento de Transporte de Minnesota, donde se evaluó el impacto económico del ciclismo, se identificó que esta actividad generó directamente US\$486 millones en el estado y los eventos de ciclismo produjeron un total de US\$14.3 millones (University of Minnesota, 2016).

En empleo, los minoristas, fabricantes, mayoristas y grupos de defensa involucrados en la industria emplearon aproximadamente 3.650 trabajadores. En 2014, derivado de la actividad se generaron 5.519 empleos con beneficios laborales por US\$209 millones pagados a los trabajadores.

**Tabla 1 Contribución económica total de la industria del ciclismo, Minnesota**

Impacto	Directo	Indirecto	Inducido	Total
Impacto económico (millones de \$US)	486,0	152,3	141,6	779,9
Impacto empleo (número de empleos)	3.650	829	1.040	5.519
Benéfico laboral (millones de \$US)	105,1	55,8	47,9	208,8

*Fuente: Estimaciones hechas por University of Minnesota Extension 2014*

El impacto económico relaciona que los desplazamientos en bicicleta previenen de 12 a 61 muertes por año, implicando un ahorro por este concepto de US\$100 a US\$500 millones en gastos médicos. (University of Minnesota, 2016).

En cuanto al gasto de la actividad, los viajeros gastaron especialmente en eventos (US\$29,6), seguido de alojamiento (US\$25,5) y restaurantes y bares (US\$22,7), así mismo, los bicituristas pernoctaron en promedio 1,4 días en Minnesota.

**Tabla 2 Promedio de gastos diarios por visitante de evento en bicicleta, Minnesota**

Tipo de gasto	Valor diario (\$US)	Part %
<b>Eventos</b>	29,6	24,4%
<b>Alojamiento</b>	25,5	21,0%
<b>Restaurantes / bares</b>	22,7	18,7%
<b>Transporte (incluye gas)</b>	11,9	9,8%
<b>Equipo de ciclismo</b>	11,2	9,2%
<b>Comestibles</b>	6,9	5,7%
<b>Compras</b>	4,9	4,0%
<b>Evento relacionado con la bicicleta</b>	4,5	3,7%
<b>Diverso</b>	2,2	1,8%
<b>Recreación y entretenimiento</b>	1,1	0,9%
<b>Otros relacionados con el ciclismo</b>	0,7	0,6%
<b>Total</b>	<b>121,2</b>	<b>100%</b>

*Fuente: Estimaciones hechas por University of Minnesota Extension 2015*

Un estudio publicado en 2009 por el Centro de turismo de la Universidad de Minnesota reportó \$427 millones en gastos de ciclistas que usan los senderos en Minnesota, lo cual representa aproximadamente el 18% del total del gasto de todos los usuarios que recorren dichos senderos (University of Minnesota Tourism Center, 2009).

## Estado de Oregón

Según el ranking League of American Bicyclists de 2017, Oregón se destaca en todas las categorías de análisis, encontrándose entre los 10 mejores estados sumando al final un puntaje que los ubica en el quinto lugar.

Un estudio publicado en 2013 acerca del ciclismo en Oregón, refleja la importancia económica de los viajes relacionados con biciturismo en todo el estado y en cada una de sus regiones. En el estudio se encontró que los viajeros que participaron en una actividad relacionada con la bicicleta realizaron gastos totales de aproximadamente US\$400 millones en el 2012 (Travel Oregon, 2013), significando un gasto total diario aproximado para los viajeros ciclistas de US\$1,2 millones diarios.

Los gastos de viaje realizados por los bicituristas y biciexcursionistas impactaron en US\$102 millones a diferentes sectores, principalmente, el asociado a alojamiento y servicios de alimentación.

**Tabla 3 Sectores beneficiados por gastos de viaje relacionados con la bicicleta en Oregon**

SECTOR	Gasto (Millones USD)	Part %
<b>Alojamiento y Servicios de Alimentación</b>	71,5	70,1%
<b>Arte, Entretenimiento y Recreación</b>	14,6	14,3%
<b>Retail</b>	13,8	13,5%
<b>Transporte aéreo de visitantes</b>	2,1	2,1%
<b>Total</b>	<b>102,0</b>	<b>100%</b>

Fuente: Dean Runyan Associates 2012

La actividad generó 4.630 empleos en el 2012, de los cuales el 68% fueron en establecimientos de alojamiento y servicios de alimentación.

**Tabla 4 Empleo generado por gastos de viaje relacionados con la bicicleta, Oregon**

Empleo generado por gastos relacionados con la bicicleta	Número de Empleos	Part %
<b>Alojamiento y Servicios de Alimentación</b>	3.150	68,0%
<b>Arte, Entretenimiento y Recreación</b>	860	18,6%
<b>Retail</b>	580	12,5%
<b>Transporte aéreo de visitantes</b>	30	0,6%
<b>Total</b>	<b>4.630</b>	<b>100%</b>

Fuente: Dean Runyan Associates 2012

En cuanto a los impuestos generados, se recaudaron cerca de US\$18 millones de los cuales el 68,2% fueron para el estado y el 31,8% fueron para la región local.

Los viajeros que realizaron actividades relacionadas con bicicleta gastaron US\$174,6 millones en alojamiento y servicios de comida, US\$71,5 millones en comestibles, US\$53,5 millones en combustible para motores, US \$31,9 millones

en cuotas de eventos de ciclismo y US\$27,9 en reparaciones de bicicletas, ropa y equipo.

**Tabla 5 Distribución del gasto en biciturismo en Oregón**

Distribución del gasto	Gasto (Millones \$US)
<b>Alojamiento y Servicios de Comida</b>	174,6
<b>Comestibles</b>	71,5
<b>Combustible Para Motores</b>	53,5
<b>Cuotas de Eventos de Ciclismo</b>	31,9
<b>Reparaciones de Bicicletas, Ropa y Equipo</b>	27,9
<b>Total Gasto</b>	<b>359,4</b>

*Fuente: The Economic Significance of Bicycle-Related Travel in Oregon, 2012*

Los bicituristas son los que más gasto efectúan, aproximadamente el 77,5% del gasto total lo realizaron viajeros que pernoctaron por lo menos 1 noche en Oregón, esto asciende a cerca de US\$310 millones en 2012.

**Tabla 6 Gastos de viaje total relacionado con la bicicleta en Oregón**

Gastos de viaje total relacionado con la bicicleta	Gasto (Millones \$USD)	Part %
<b>Bicicuristas</b>	309,7	77,5%
<b>Bicieuxursionistas</b>	89,9	22,5%
<b>Total</b>	<b>399,6</b>	<b>100%</b>

*Fuente: Dean Runyan Associates 2012*

En su mayoría los viajeros que más gastaron fueron los que montaron bicicleta como actividad recreativa representando el 38% del gasto total, seguido de los que viajaron por carretera con el 20,2% y los que fueron a carrera de bicicletas con el 9,6%.

**Tabla 7 Gastos de viaje relacionados con la bicicleta por tipo de actividad en Oregón**

Gastos de viaje relacionados con la bicicleta por tipo de actividad	Gasto (Millones \$US)	Part %
Como actividad recreativa	151,8	38,0%
Día de viaje en carretera	80,6	20,2%
Carrera de bicicletas	38,4	9,6%
Paseo en grupo no competitivo organizado	36,6	9,2%
Biciturismo independiente	35,1	8,8%
Día en bicicleta de montaña.	27,9	7,0%
Tour organizado en grupo	26,7	6,7%
Otro evento de bicicleta	2,5	0,6%
<b>Total</b>	<b>399,6</b>	<b>100%</b>

Fuente: Dean Runyan Associates 2012

Los bicituristas y biciexcursionistas gastaron principalmente en restaurantes y bares alcanzando el 23,4% del gasto total, el alojamiento fue en lo segundo que más gastaron representando el 20,3%.

**Tabla 8 Gastos de viaje relacionados con bicicleta por productos comprados en Oregón**

Gastos de viaje relacionados con bicicleta por productos comprados	Gasto (Millones \$US)	Part %
Restaurantes y Bares	93,6	23,4%
Alojamiento	81,0	20,3%
Combustible/Gas/Transporte/Estacionamiento	71,5	17,9%
Comestibles / aperitivos	53,5	13,4%
Cuotas de bicicleta	31,9	8,0%
Reparaciones relacionadas con bicicleta	27,9	7,0%
Tarifa aérea (si corresponde)	12,9	3,2%
Recreación y entretenimiento	8,9	2,2%
Otros	18,3	4,6%
<b>Total</b>	<b>399,6</b>	<b>100%</b>

Fuente: Dean Runyan Associates 2012

### Oregón Scenic Bikeway

Oregón Scenic Bikeway, es una serie de ciclorutas hechas para experimentar la belleza natural y el patrimonio cultural de Oregón en bicicleta. En el año 2014 se llevó a cabo un estudio en Scenic Bikeway y los resultados reportados, muestran que los ciclistas que viajaron en Oregon Scenic Bikeways gastaron casi US\$12.4 millones, lo que representa aproximadamente el 3% de todos los viajes relacionados con la bicicleta en el estado, adicionalmente se generaron 150 empleos con ganancias de aproximadamente US\$ 3.4 millones (Travel Oregon y Recreation Department , 2015).

En su mayoría los ciclistas eran hombres siendo más del 65%, mostrando una clara preferencia de los hombres por esta actividad. Estos recorridos fueron hechos principalmente por personas mayores de 60 años representando el 35,6%, seguido de los viajeros entre 50 a 59 años con el 28,2%, en estos 2 grupos suma más del 60% del total.

La mayoría de los ciclistas poseen formación profesional y de licenciatura y presentan un alto nivel de ingresos, el 30,6% tienen ingresos anuales de entre US\$100.000 a US\$200.000 y le sigue con el 24,9% las personas de ingresos entre \$75.000 a \$100.000 dólares al año

**Tabla 9 Educación ciclista Oregón Scenic Bikeway**

Educación	Part %
Título de Secundaria o preparatoria	3,1%
Título College (hasta 2 años)	15,3%
Título Licenciatura (hasta 4 años)	36,6%
Título Profesional Universitario (4 años o más)	45,1%

*Fuente: Dean Runyan Associates 2014*

En su mayoría, los ciclistas eran residentes de Oregón y se alojaron principalmente en alojamientos comerciales como hoteles y en campamentos en promedio por 2,6 noches.

**Tabla 10 Tipos de alojamiento bicituristas, Oregón Scenic Bikeway**

Tipos de alojamiento	Turistas
Alojamiento Comercial	49,6%
Campamentos	36,5%
Amigos / parientes	9,7%
Segunda casa	1,6%
Otros	2,6%
<b>Total</b>	<b>100%</b>

*Fuente: Dean Runyan Associates 2014*

## Estado de Michigan

Michigan es uno de los estados que más promueve el ciclismo en Estados Unidos según el ranking publicado en 2017 por League of American Bicyclists, encontrándose en la posición 13 de los 50 estados que conforman a Estados Unidos. El estado obtiene un puntaje de “bueno” en infraestructura y financiación; políticas y programas; y evaluación y planificación; y de “regular”<sup>2</sup> en educación y estímulo; y legislación y ejecución.

El estudio muestra un estimado de US\$668 millones por año en beneficios económicos derivados del empleo, los ingresos minoristas, el gasto en turismo y el aumento de la salud y la productividad (BBC Research & Consulting, 2015). El impacto de los eventos al estado es de US\$21,9 millones, de los bicituristas, gastando un promedio de US\$71 por día con una duración promedio de viaje de 7 días (BBC Research & Consulting, 2015).

El gasto que realizaron los ciclistas en 2014 desagregado por características se relaciona en la siguiente tabla:

---

<sup>2</sup> El puntaje del ranking League of American Bicyclists lo dividimos en 5 categorías según la posición del estado por el puntaje obtenido: **Excelente**: entre los 10 mejores puntajes de la categoría; **Bueno**: entre los 11 y 20 mejores puntajes de la categoría; **Regular**: entre los 21 y 30 mejores puntajes de la categoría; **Malo**: entre los 31 y 40 mejores puntajes de la categoría; **Muy malo**: entre los 41 y 50 mejores puntajes de la categoría.

**Tabla 11 Gasto directo asistentes Michigan**

Característica	Gasto Directo Total (\$US)	Gasto no residentes (\$US)
<b>Alojamiento</b>	470.022	416.459
<b>Alimentos y bebidas</b>	396.496	343.058
<b>Transporte</b>	262.414	225.419
<b>Compras y entretenimiento</b>	229.968	195.867
<b>Registro</b>	208.740	182.070
<b>Bicicletas</b>	86.640	71.994
<b>Gasto Directo Total</b>	<b>1.654.279</b>	<b>1.434.867</b>

Fuente: BBC Research & Consulting 2014

En promedio, los bicituristas gastan US\$71.26 por persona por día y se quedan en Michigan por un poco más de siete días.

Los gastos más grandes están en las categorías de alojamiento (\$29.23) y alimentos y bebidas (\$28.94). Además, mientras que el visitante promedio fuera del estado pasa siete días en Michigan.

**Tabla 12 Distribución del gasto directo en los eventos Michigan**

Gasto	Gasto diario por turista (\$US)	Part %
<b>Alojamiento</b>	29,23	41,0%
<b>Alimentos y bebidas</b>	28,94	40,6%
<b>Compras y entretenimiento</b>	8,63	12,1%
<b>Bicicletas</b>	3,20	4,5%
<b>Transporte</b>	1,26	1,8%
<b>Gasto Directo Total</b>	<b>71,26</b>	<b>100%</b>

Fuente: BBC Research & Consulting 2014

Se encontró que un biciturista no residente en Michigan gasta en promedio aproximadamente US\$520 durante el viaje, generando adicionalmente gastos indirectos de US\$240, es decir, US\$760 de impacto económico total por biciturista en el estado de Michigan<sup>3</sup>. Un residente de Michigan que realiza un recorrido en bicicleta gasta aproximadamente US\$300 (BBC

<sup>3</sup> El gasto de los ciclistas circula en la economía local. Las empresas donde gastan su dinero compran bienes y servicios de otras empresas, y los trabajadores gastan una parte de sus ganancias en bienes y servicios locales. Esta recirculación de dinero en la economía se denomina "impacto secundario". El impacto económico total es la suma de los impactos directos y secundarios.

Research & Consulting, 2015), lo que refleja un gasto mucho mayor por parte de los turistas en comparación a los residentes que realizan la actividad.

## Estado de Virginia

Virginia se encuentra en la posición número 10 de los estados más amigables para montar en bicicleta en Estados Unidos, según el ranking de “League of American Bicyclists”.

En el año 2015, la Comisión Central del Distrito de Planificación de Shenandoah realizó el estudio “The Economic Impact of Bicycling in the Central Shenandoah Valley”, en el cual estimó el impacto económico del turismo y los negocios relacionados con la bicicleta. El objetivo principal del estudio fue determinar los impactos económicos directos, indirectos e inducidos de andar en bicicleta.

El Shenandoah Valley es una región cultural de larga data en el estado de Virginia, abarca ocho condados en Virginia y dos condados en Virginia Occidental (Shenandoahvalleyrce, 2019) y se encuentra bordeada por los Montes Apalaches, la cordillera más antigua de la Tierra. Culturalmente, el Shenandoah Valley es famoso por su extraordinaria belleza natural, por su importancia en la historia colonial americana y la Guerra Civil Americana y por su productividad agrícola.

El impacto económico del biciturismo se estimó en aproximadamente US\$8,6 millones en 2015, solo en ventas relacionadas con la bicicleta, no obstante, el impacto económico total del biciturismo, incluidos los efectos multiplicadores, fueron aproximadamente de US\$13,6 millones que generaron 184 empleos en la región en 2015 (Central Shenandoah Planning District Commission, 2016).

Los viajeros ciclistas, el 80% correspondieron a hombres, de mediana edad, alrededor del 57% tenía entre 41 a 60 años y el 80% acreditaba niveles de educación superior de licenciatura o estudios superiores y el 55% de los hogares de los bicituristas tenía un ingreso anual superior a los US\$100.000.

Los bicituristas no residentes alcanzaron el 62% y provenían principalmente de Maryland, Pennsylvania, Carolina del Norte y el Distrito de Columbia, de

los cuales, el 71% pernoctó durante la noche en el área, quedándose en promedio 2,44 noches y sus lugares de alojamiento preferidos fueron hoteles, moteles y campings (Central Shenandoah Planning District Commission, 2016).

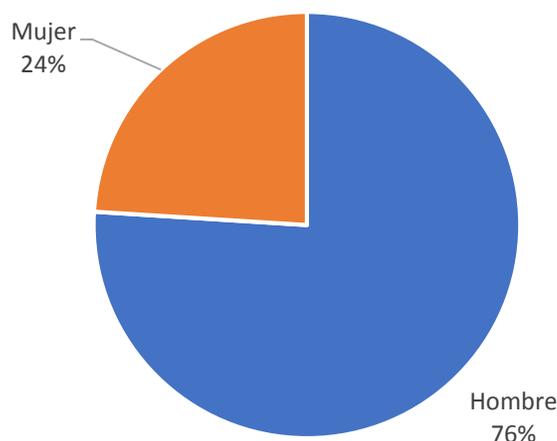
Con respecto al gasto de los no residentes, el promedio diario por persona fue de aproximadamente US\$155 dólares, destinando con poco más de la mitad de esa cantidad para alojamiento y comida (Central Shenandoah Planning District Commission, 2016).

## Estado de Montana

El estado de Montana se encuentra en la posición 45 en el ranking Bicycle Friendly States de 2017, solo destacándose en la categoría de educación y planificación, encontrándose entre los 10 mejores puntajes de dicha categoría.

Los bicituristas que viajaron a Montana en su gran mayoría fueron hombres, representando el 76% del total, mientras que las mujeres tuvieron una menor participación con tan solo el 24%. Los bicituristas tenían una edad media de 53 años (Institute for Tourism and Recreation Research, 2013).

**Gráfica 1 Distribución porcentual según género  
Bicituristas Montana**



**Fuente:** Analysis of Touring Cyclists: Impacts, Needs and Opportunities for Montana 2013

La ocupación de los bicituristas que viajaron a Montana fue en su mayoría empleados y pensionados.

**Gráfica 2 Ocupación bicituristas en Estados Unidos, Montana**



**Fuente:** *Analysis of Touring Cyclists: Impacts, Needs and Opportunities for Montana 2013*

En relación a los ingresos, la mayoría de los bicituristas tenían ingresos superiores a US\$75.000 al año, de hecho, aproximadamente el 10% gana más de \$200.000 al año, mientras que el 11% gana menos de US\$25.000 al año.

Los lugares de procedencia de los bicituristas nacionales fueron Washington, California, Oregón, Montana y Colorado, mientras que los bicituristas internacionales provenían de países como Colombia, Países Bajos, Australia, Sudáfrica y Bangladesh.

El principal lugar de alojamiento de los bicituristas que viajaron al estado de Montana fue el camping, representando un 47%.

**Tabla 10 Tipo alojamiento bicituristas en Montana**

Tipo alojamiento	Part %
Motel	39%
Camping privado	22%
Campamentos de tierras públicas	19%
Camping disperso a lo largo de la ruta	6%
Otro	14%

**Fuente:** *Analysis of Touring Cyclists: Impacts, Needs and Opportunities for Montana 2013*

En cuanto al gasto, los ciclistas que viajaron a Montana gastaron en promedio US\$75,75 por persona al día y se quedan en promedio 8 noches o más en el estado de Montana (Institute for Tourism and Recreation Research, 2013).

En cuanto al uso de tecnología, el 86% de los bicituristas indicaron que llevaron con ellos una forma de tecnología inalámbrica durante su viaje. Los usos más comunes de dicha tecnología inalámbrica fueron los informes meteorológicos, las direcciones/mapas, la disponibilidad de alojamiento, el intercambio de experiencias de viaje en línea y la búsqueda de horas de operaciones.

En una escala de 1 a 6 (Siendo 1 totalmente insatisfecho y 6 totalmente satisfecho), los resultados mostraron que los ciclistas estaban más satisfechos con: Hospitalidad de la población local (5.10), sitios históricos (4.79), cervecerías locales (4.77), señalización en carreteras (4.49), señalización en las ciudades (4.44), y disponibilidad de zonas de acampada (4.43) y menos satisfechos con: cobertura de teléfonos celulares (3.75), ancho de hombros (3.93), disponibilidad de tiendas / equipos para ciclismo (4.15), disponibilidad de servicio de reparación de bicicletas (4.16), y cantidad de escombros en los hombros / camino (4.17) (Institute for Tourism and Recreation Research, 2013).

Los aspectos más memorables de la experiencia como ciclista en Montana fueron: vistas panorámicas; hospitalidad de los locales; los caminos desafiantes de los pasos; y descensos de las montañas. Los bicituristas además sugirieron la necesidad de mejorar las condiciones de la carretera y la existencia de más campamentos (Institute for Tourism and Recreation Research, 2013).

## Estado de Wisconsin

El estado de Wisconsin se encuentra en la mitad de la tabla del ranking del 2017 hecho por League of American Bicyclists, sin embargo, en un estudio de 2010 se caracterizó el gasto de los ciclistas según su tipo<sup>4</sup>, información

---

<sup>4</sup> **Caminos planos:** Ciclistas que viajaron al estado y su principal preferencia a la hora de montar son los caminos planos; **Senderos:** Ciclistas que prefieren senderos para realizar bici-montañismo; **Eventos/tours un solo día:** Ciclistas que viajaron al estado para participar en eventos de un solo día; **Tours de varios días:** Ciclistas que viajaron al estado para participar en tours de varios días.

que no se encontró en otro estudio y se consideró importante el mencionarlo.

La bicicleta es una de las actividades recreativas al aire libre más populares en el estado de Wisconsin y contribuye significativamente a la economía (Wisconsin Department of Natural Resources (DNR), 2006); (Bicycle Federation of Wisconsin y WI DOT, 2006). Además de la compra de equipo relacionada con el ciclismo, los ciclistas recreativos tanto residentes como no residentes aportan a la actividad económica a través de gastos en: alimentos y bebidas, entretenimiento, transporte, alojamiento, entre otros gastos.

Un estudio de 2010 indicó que en la actividad del ciclismo participaron cerca de 13 millones de ciclistas al año, con un gasto promedio de los residentes de US\$33 diarios y de US\$48 diarios de los no residentes.

**Tabla 11 Gasto por tipo de ciclista en Wisconsin**

Tipo ciclista	Número de ciclistas	Gasto promedio residentes \$US	Gasto promedio no residentes \$US
<b>Caminos planos</b>	9.159.190	39.57	53.55
<b>Senderos</b>	3.691.034	17.99	33.95
<b>Eventos/tours un solo día</b>	81.206	76.17	76.17
<b>Tours de varios días</b>	62.217	80.84	80.84
<b>Total/promedio general</b>	<b>12.993.647</b>	<b>33.87</b>	<b>48.25</b>

*Fuente: Valuing Bicycling's Economic and Health Impacts in Wisconsin, 2010*

El gasto promedio por día es más alto para los que asisten a tours de varios días, sin embargo, la cantidad de ciclistas es considerablemente menor.

El impacto total para la economía de Wisconsin por el ciclismo en 2010 fue de US\$ 924 millones, el mayor impacto lo generaron los no residentes en particular los ciclistas con preferencias por los caminos planos, esto debido a que son los que tienen una mayor participación en cuanto al total (70,5%).

El impacto económico es significativo, los bicituristas residentes aportaron en el 2010 la suma de US\$388 millones mientras que no residentes asciende a los US\$535 millones.

**Tabla 12 Impacto económico por ciclismo en Wisconsin  
US\$**

Subpoblación	Directo	Indirecto	Inducido	Total
<b>Residentes</b>	224.256.800	76.443.420	87.966.590	<b>388.666.800</b>
<b>No residentes</b>	308.626.800	105.832.000	121.085.400	<b>535.544.200</b>
<b>Total</b>	<b>532.883.600</b>	<b>182.275.420</b>	<b>209.051.990</b>	<b>924.211.000</b>

*Fuente: Valuing Bicycling's Economic and Health Impacts in Wisconsin, 2010*

En empleo, el impacto en 2010 se estimó en 13.192 empleos de los cuales 5.552 empleos corresponden a residentes mientras que 7.640 son aportados por los no residentes.

**Tabla 13 Impacto en el empleo por ciclismo en Wisconsin**

Subpoblación	Número Empleos Directos	Número empleos Indirectos	Número de empleos Inducidos	Total empleos
<b>Residentes</b>	4.171	595	786	5.552
<b>No residentes</b>	5.740	818	1.082	7.640
<b>Total</b>	<b>9.911</b>	<b>1.413</b>	<b>1.868</b>	<b>13.192</b>

*Fuente: Valuing Bicycling's Economic and Health Impacts in Wisconsin, 2010*

Así mismo, se realizaron pronósticos que estimaron que con un incremento de los no residentes en aproximadamente un 20% el incremento potencial en dicha actividad económica crecería más de US\$107 millones y crearía aproximadamente 1.528 empleos al año (University of Wisconsin-Madison, 2010).

## Estado de Vermont

Este estado se encuentra en la posición 14 del ranking Bicycle Friendly States del 2017, destacándose principalmente en la educación y planificación en cuanto a ciclismo se refiere, posicionándose entre los 10 mejores estados en este apartado.

Un informe del 2012 de Resource Systems Group y Local Motion muestra que, en 2009, andar en bicicleta y caminar creó al menos 1.400 empleos, US\$41 millones en salarios y US\$83 millones en ingresos. Además, según las investigaciones, los beneficios de salud y valor de la propiedad podrían aumentar en más de US\$400 millones en impacto económico (Resource Systems Group and Local Motion, 2012), debido al ahorro generado para el

sistema de salud y la valorización generada por el consumo de los ciclistas en general.

## BICITURISMO EN EUROPA

Europa es conocida por poseer altos ingresos económicos en los países que la conforman, cuenta así mismo con universidades de alta calidad mundial, conllevando a una población mayoritariamente educada y calificada. Las empresas más reconocidas del mundo se encuentran en el viejo continente, con el fin de emplear a la población local y de vender sus productos a un precio competitivo.

Este juego de oferta y demanda se traduce en crecimiento económico para los países que mejor explotan sus fortalezas, entre ellas el turismo, rubro de la economía que trae grandes beneficios en la Unión Europea en general, siendo el biciturismo el que ha registrado un incremento sustancial en términos de practicantes e ingresos en las últimas dos décadas.

Los países integrantes de la Unión Europea han realizado estudios con el fin de responder varias hipótesis de investigación y evaluar el impacto y beneficio económico que atrae el biciturismo, práctica que se da especialmente en aquellos países que más inversión han realizado para la realización de esta actividad.

Los biciexcursionistas (1 día) realizan un gasto medio por día de 15,39 € (53.865 COP).

En 2014, España realizó un estudio con el fin de conocer, analizar, comparar y sintetizar diferentes estudios que se han realizado en la región, en particular en países como Francia, Reino Unido, Países Bajos, Alemania, entre otros<sup>5</sup>.

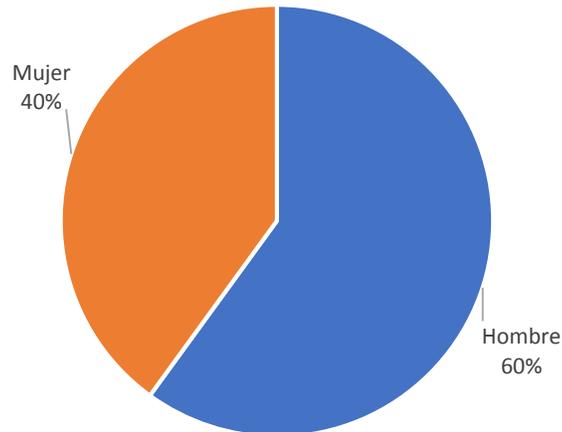
### Perfil del biciturista en Europa

Los bicituristas promedio en Europa son personas de edades entre 45 a 55 años de edad, de los cuales el 40% son mujeres y el 60% hombres, adicionalmente, con estudios universitarios y de altos ingresos.

---

<sup>5</sup> Proyecto financiado en un 80% por el Fondo Europeo de Desarrollo Regional (**FEDER**).

### Gráfica 3 Distribución porcentual bicituristas en Europa según género

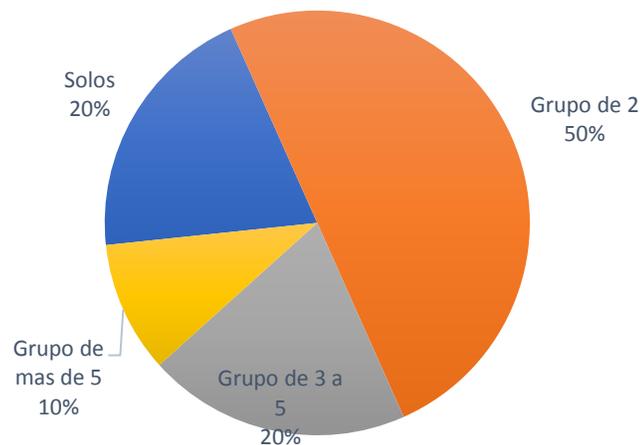


**Fuente:** ETI (2007). Fietsplatform (2009). Ickert et al (2005). MANOVA, (2007). Mercat (2009). Ohlschlager (2007). Trendscape (2010)

En cuanto al alojamiento, los bicituristas en Europa prefieren alojarse en hotel, representando de estos el 40%, seguido de hostales con el 30% y camping con el 15%, las plataformas digitales como Airbnb son las menos preferidas con una participación de tan solo el 10%.

Los bicituristas en Europa generalmente viajan en grupo, representando el 80%, mientras que el restante 20% viajan solos. Aproximadamente la mitad de los bicituristas viaja en grupo de 2 personas.

### Gráfica 4 Distribución de bicituristas en Europa según grupo de viaje

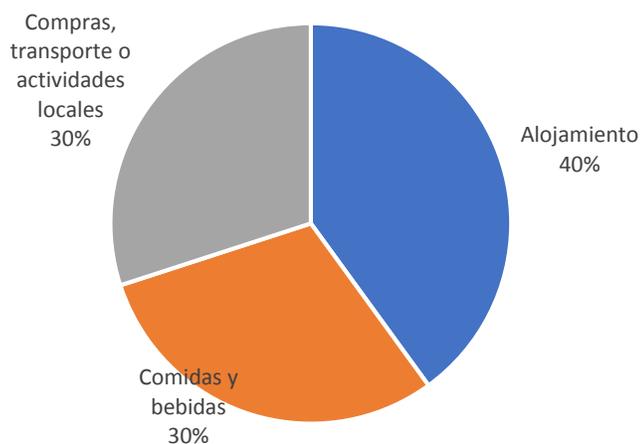


**Fuente:** ETI (2007). Fietsplatform (2009). Ickert et al (2005). MANOVA, (2007). Mercat (2009). Ohlschlager (2007). Trendscape (2010)

El 82% de los bicituristas realizan alguna actividad de ocio diferente a montar bicicleta en su estadía, de hecho, el realizar esta actividad motiva al turista a visitar otros atractivos turísticos luego de realizar las actividades relacionadas con la bicicleta.

En cuanto a los gastos, los bicituristas que pernoctan al menos 1 noche, realizan un gasto por día de aproximadamente 57,08€ (203.000 COP) incluyendo el alojamiento<sup>6</sup>. El gasto medio por viaje es de 439 €. (1´536.500 COP) y el promedio de pernoctaciones es de 7,7 días. Los bicituristas en Europa gastan el 40% en alojamiento, 30% en comidas y bebidas y 30% en compras, transporte o actividades locales.

**Gráfica 5 Distribución porcentual del gasto del biciturista en Europa**

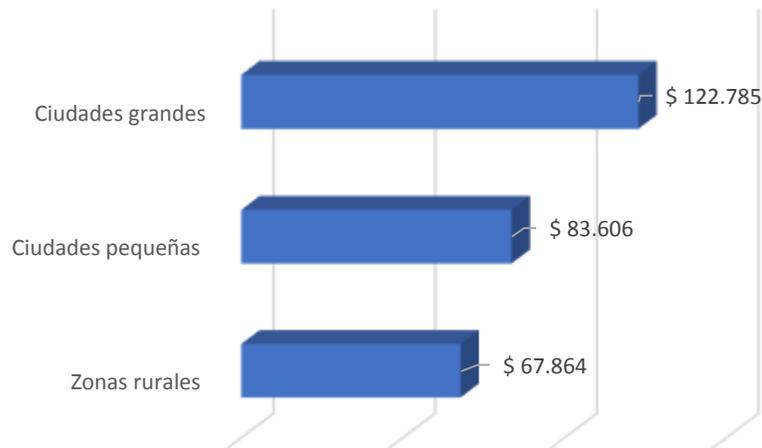


**Fuente:** Inddigo (2012), Ickert, L., & Rikus, S (2008), Fietsplatform (2004), BMVBW (ed.) (2002), Mercat, N (2011)

El gasto al día por biciturista cambia según el lugar de estadía. En las grandes ciudades es donde los bicituristas más gasto presentan, en promedio 35,10€ (\$122.785 COP), mientras que en ciudades pequeñas 23,90€ (\$83.606 COP) y en zonas rurales es de 19,40 € (\$67.864 COP). En las zonas en donde se ofrecen pocos servicios al biciturista se reduce el gasto medio realizado.

<sup>6</sup> (Inddigo.(2012))

**Gráfica 6 Gasto diario por biciturista según zona (Pesos colombianos)**



**Fuente:** Inddigo (2012), Ickert, L., & Rikus, S. (2008), Fietsplatform. (2004), BMVBW (ed.). (2002)

En lugares con un alto reconocimiento por su cultura sobre el uso de la bicicleta, el gasto medio del biciturista es superior al turista promedio. Si el biciturista es un turista nacional, el gasto medio por viaje es superior al de un turista promedio en 10 €. Si el biciturista es un turista extranjero, el gasto medio por viaje es superior al de un turista promedio en 30 € (BMVBW (ed.). (2002), Mercat, N (2011)).

## Impacto económico del biciturismo en Europa

El biciturismo, Europa se ahorra entre 20 y 25 mil millones de euros en gasto público en salud por año, además, la industria de la bicicleta en Europa factura más de 5.500 millones de euros anuales gracias al biciturismo. Por cada 1€ invertido en infraestructura para la práctica de actividades relacionadas con la bicicleta se recuperan 19€. El biciturismo incide positivamente en la economía, respetando al máximo al medio ambiente. (Mercat, N (2011), Weston et al., (2009), Grous (2011))

En Europa hay 2.300 millones de viajes en bicicleta por año, de los cuales 20 millones son por biciturismo. En este sentido, el ciclismo produce anualmente en Europa un impacto económico directo de 44.000 millones de euros de los cuales 9.000 millones de euros son por biciturismo. Las actividades relacionadas con montar bicicleta en Europa generan un impacto económico de 63.000 millones de euros. (Neun, 2016).

**Tabla 14. Impacto Económico del biciturismo en Europa  
(Millones de euros)**

	País	Biciexcursionistas	Bicituristas	Total
1	Alemania	9.340	2.030	<b>11.370</b>
2	Francia	5.730	1.760	<b>7.490</b>
3	Reino Unido	2.290	540	<b>2.830</b>
4	Suecia	2.060	540	<b>2.600</b>
5	Países Bajos	2.120	440	<b>2.560</b>
6	Finlandia	1.720	500	<b>2.220</b>
7	Italia	1.590	460	<b>2.050</b>
8	Polonia	1.560	470	<b>2.030</b>
9	Hungría	1.500	440	<b>1.940</b>
10	España	1.230	390	<b>1.620</b>
11	Australia	960	200	<b>1.160</b>
12	Republica Checa	850	240	<b>1.090</b>
13	Suiza	850	180	<b>1.030</b>
14	Dinamarca	650	140	<b>790</b>
15	Bélgica	600	90	<b>690</b>
	Otros	1.960	510	<b>2.470</b>
	<b>Total</b>	<b>35.010</b>	<b>8.930</b>	<b>43.940</b>

*Diseño propio, Fuente: Weston et al, 2012*

## Caracterización de los países europeos

### Alemania

En Alemania, el impacto económico directo del biciturismo es de aproximadamente 2.030 millones de euros y el de los biciexcursionistas asciende a los 9.340 millones de euros, lo cual suma 11.370 millones de euros que genera esta actividad anualmente, el impacto más elevado de toda Europa. Adicionalmente, se efectúan al año alrededor de 612 millones de viajes a Alemania para realizar esta actividad, de los cuales 607 millones son por biciexcursionistas y 5 millones por bicituristas.

Por el lado del biciturista alemán, estos realizan 47,5 millones de viajes al extranjero por año. Los periodos de viaje se realizan todo el año, excepto invierno y la duración es de aproximadamente entre 5 a 10 días. La edad de los bicituristas oscila entre 40 a 70 años.

En Alemania se evidencia el gusto por los paisajes variados, próximos a la naturaleza y con calidad de servicios, así como la cultura, gastronomía, patrimonio y contacto con las poblaciones locales. Se busca que los lugares tengan certificación de alojamiento que les garantiza una serie de servicios

para la bicicleta: parking cubierto y seguro y en la práctica se acostumbra a emplear los planificadores de rutas (nuevas tecnologías) (Flusche, 2015); (The Federal Ministry of Transport - Germany, 2011).

## Países Bajos

En Países Bajos, el impacto económico directo del biciturismo es de aproximadamente 440 millones de euros y el de los biciexcursionistas asciende a los 2.120 millones, lo cual suma 2.560 millones de euros que genera esta actividad anualmente, dejándolo como el 5to país de Europa con el mayor impacto directo. Adicionalmente, se efectúan al año poco más de 139 millones de viajes a Países Bajos para realizar esta actividad, de los cuales 138 millones son por biciexcursionistas y 1.1 millones por bicituristas.

Los bicituristas de Países Bajos realizan aproximadamente 18,6 millones de viajes al extranjero anualmente por dicha actividad y los periodos de viaje se realizan en julio (19%), agosto (12%) y mayo (12%) principalmente y la duración es de aproximadamente entre 1 a 2 semanas. La edad de los bicituristas oscila entre 22 a 70 años.

Al biciturista de esta zona le gusta el contacto con la naturaleza (Camping) los paisajes variados, las culturas propias. Aprecian el confort y la seguridad de las rutas, con poco tráfico motorizado o aisladas del mismo y alto uso de las nuevas tecnologías de geolocalización. Aprecian los fietscafe (cafés-bici) donde hay facilidades para los usuarios ciclistas (Mato & Troyano, 2014).

## Reino Unido

En Reino Unido, el impacto económico directo del biciturismo es de aproximadamente 540 millones de euros y el de los biciexcursionistas asciende a los 2.290 millones de euros, lo cual suma 2.830 millones de euros que genera esta actividad anualmente, dejándolo como el tercero de mayor impacto directo de toda Europa.

En el año se efectúan poco más de 150 millones de viajes a Reino Unido para realizar esta actividad, de los cuales 149 millones son por biciexcursionistas y 1 millón doscientos treinta mil por bicituristas.

Los bicituristas del Reino Unido, realizan anualmente aproximadamente 55,6 millones de viajes al extranjero por este motivo. Por otro lado, los periodos de

viaje se realizan de mayo a septiembre (72%) y la duración es de aproximadamente entre 1 a 2 semanas. La edad de los bicituristas oscila entre 40 a 65 años.

Al biciturista del Reino Unido le gusta los pequeños hoteles familiares, zonas tranquilas alejadas del turismo de masas y combinar la práctica con actividades complementarias. Buscan productos turísticos empaquetados y siguen rutas guiadas con aplicaciones GPS. (Mato & Troyano, 2014)

## Francia

En Francia, el impacto económico directo del biciturismo es de aproximadamente 1.760 millones de euros y el de los biciexcursionistas asciende a los 5.730 millones de euros, lo cual asciende a un total de 7.490 millones de euros que genera esta actividad anualmente en Francia, dejándolo como el segundo destino de mayor impacto directo de toda Europa. Se efectúan al año poco más de 377 millones de viajes a Francia para realizar esta actividad, de los cuales 373 millones son por biciexcursionistas y 4 millones por bicituristas.

En una publicación del 2009 llamada "Spécial économie du vélo" de la agencia de desarrollo turístico en Francia (Atout France), se realiza un análisis acerca del progreso del uso de la bicicleta como medio de transporte en Francia que puede ser extrapolable a muchos otros países europeos.

Según el estudio, el porcentaje de uso de la bicicleta ha aumentado marcadamente entre trabajadores y estudiantes de estratos altos y medios, sin embargo, en las ciudades con índices de uso elevados, los niveles de uso son bastante homogéneos en todas las categorías socio-profesionales.

En los años 2005-2006, el 40% de la población francesa utilizó la bicicleta regularmente. El 30% de estos usos fueron de proximidad (trabajo, estudios, compras), mientras que el 10% lo hizo ocasionalmente y el 5% diariamente (Emili Mató i Palós y Xandra Troyano, 2014).

## BICITURISMO EN COLOMBIA

El ciclismo en Colombia ha sido un deporte de amplia trayectoria con varios representantes a través de varias décadas como Ramón Hoyos Vallejo y Efraín “El Zipa” Forero en los años 50, Patrocinio Jiménez entre los años 70 y 80, Lucho Herrera, Fabio Parra, Oscar Rodríguez y Óscar de Jesús Vargas entre los 80 y 90, Víctor Hugo Peña, Santiago Botero y Mauricio Soler entre los años 2000 a 2010. Más recientemente este deporte se encuentra representado por Nairo Quintana, Rigoberto Urán, Fernando Gaviria, Esteban Chaves, Sergio Luis Henao, Egan Bernal, Miguel Ángel López, quienes han obtenido importantes logros en competencias de alto nivel en Europa.

Dentro de las exponentes femeninas se encuentra María Luisa Calle, Mariana Pajón, Milena Salcedo y Diana Peñuela con títulos nacionales, suramericanos, bolivarianos, panamericanos, mundiales y olímpicos.

Los resultados logrados por estos deportistas han convertido a Colombia en un referente internacional del deporte de dos ruedas. Por ello, no es extraño que en los últimos años haya aumentado considerablemente el uso de la bicicleta como deporte o medio de transporte, trayendo consigo beneficios para la salud personal y para el medio ambiente.

El turismo en bicicleta o biciturismo, es una tendencia que ha venido en aumento y cada vez son más las personas que viajan a otros destinos para conocerlos sobre su bicicleta, esto, además de los beneficios económicos que conlleva, ha provocado que sean más las empresas en Colombia que ofrecen recorridos guiados para los bicituristas.

Esto se ha visto reflejado también desde el Gobierno nacional, el cual ha visto el potencial que tiene el biciturismo, por lo cual ha hecho acuerdos e inversiones con el fin de promover esta actividad. Una de ellas viene por parte del Ministerio de Comercio Industria y Turismo el cual, en el 2018 inauguró 38 rutas para realizar biciturismo y los departamentos designados fueron, Bogotá, Antioquia, Bolívar, Boyacá, Caldas, Casanare, Chocó, Cundinamarca, Huila, La Guajira, Magdalena, Meta, Nariño, Putumayo, Quindío, Risaralda, Tolima y Valle Del Cauca (La República, 2018).

En el año 2019, las bici-rutas de la región central de Colombia, más conocidas como Bici Región recibieron certificación internacional por parte de Mountain Bicycling Association – IMBA (BiciTravesiasBogotá, 2019). Dichas rutas pasan por Bogotá y los departamentos de Cundinamarca, Tolima, Boyacá y Meta, siendo las primeras bici-rutas con certificación internacional en Colombia. Este logro no solo refleja el esfuerzo que se ha hecho en la materia para incentivar este deporte, trayendo consigo una serie de ventajas y oportunidades para catapultar el biciturismo en la región, además de los grandes beneficios económicos que esto conlleva.

## **BICITURISMO EN BOGOTÁ**

A nivel de Bogotá, los esfuerzos han sido similares, la Alcaldía Mayor de Bogotá a través de la estrategia de promoción y fortalecimiento de Bogotá llamada BiciTravesiasBogotá, se constituye en una iniciativa por parte del Instituto Distrital de Turismo, el Instituto Distrital de Recreación y Deporte y la Secretaría Distrital de Desarrollo Económico que busca posicionar a Bogotá y sus alrededores como un destino para la práctica del ciclismo, incentivando a los residentes y turistas a realizar los recorridos en bicicleta.

Dichos recorridos son totalmente gratuitos, puede participar cualquier persona y son promocionados a través de la página web de BiciTravesiasBogotá. En estos bici-recorridos tanto residentes como turistas pueden apreciar los diferentes atractivos con los que cuenta la ciudad capital.

Con el fin de caracterizar a los bicituristas que llegan a Bogotá la presente investigación tomó los resultados de la Investigación Encuesta de Viajeros Bogotá realizada en 2018. Dicha investigación se realiza por muestreo probabilístico estratificado, y tiene como objetivo cuantificar y caracterizar los flujos de viajeros que salen de la ciudad, identificando en los no residentes y residentes, sus lugares de origen, destino, motivaciones de viaje, gasto turístico y actividades desarrolladas durante la estancia en la capital. En esta encuesta se estratificaron los diferentes lugares de salida de la ciudad, siendo estos, el Aeropuerto Internacional El Dorado, Terminal de transportes del salitre y peajes municipales.

Para el Aeropuerto Internacional el Dorado y Terminal de transportes el Salitre, se realizó la recolección de información mediante una estrategia estadística que involucró un diseño muestral bietápico de conglomerados, seleccionando en la primera etapa los días del mes a encuestar y en segunda etapa vehículos (buses intermunicipales o vuelos). En el caso de los peajes se realizaron proyecciones por metodologías de series de tiempo con insumos siendo los resultados de encuestas realizadas en dichos peajes en años pasados<sup>7</sup>.

La Encuesta Viajeros posee un módulo de caracterización para las actividades realizadas en torno al uso de la bicicleta según la siguiente pregunta:

¿Realizo usted alguna actividad en bicicleta?, que en caso de respuesta afirmativa se realiza una serie de preguntas relacionadas con esta actividad.

Adicionalmente, se cuenta con información de rutas urbanas y la cantidad de bicituristas que las realizaron. Como resultado se logra caracterizar y analizar los comportamientos de los bicituristas que visitaron Bogotá en 2018.

## Índice Copenhagense 2019

Este índice surgió en 2011 a partir de la incógnita ¿Que ciudades son mejores para el ciclismo urbano?, y se publica periódicamente cada dos años, siendo en 2019 la quinta edición del índice y evaluando 115 ciudades de todas partes del mundo. El objetivo del índice es establecer una referencia internacional para determinar los mejores métodos para restablecer la bicicleta en el paisaje urbano.

El índice es construido a partir de las siguientes etapas:

- Se consideran ciudades de más de 600.000 habitantes de cualquier parte del mundo.
- Se seleccionan las ciudades en las cuales la cuota de uso de la bicicleta sea mayor al 2%.

---

<sup>7</sup> Para conocer más a profundidad el diseño metodológico favor descargar el documento Investigación Encuesta de Viajeros 2018 desde la página del Instituto Distrital de Turismo de Bogotá - IDT

- Las ciudades restantes reciben entre 0 y 4 puntos en 13 categorías diferentes, y existen puntos de bonificación por esfuerzos y resultados en términos de voluntad política y avance de planeación durante los últimos dos años.

Las 13 categorías consideradas para la construcción del índice corresponden a aspectos urbanísticos (1 al 3), culturales (4 al 9) y de ambición (10 al 13).

1. Infraestructura vial
2. Instalaciones para bicicletas
3. Tráfico
4. Género
5. Uso cotidiano de la bicicleta
6. Aumento del uso cotidiano de bicicleta en los últimos 10 años
7. Seguridad de los bici-usuarios
8. Imagen de la bicicleta
9. Bicicleta como medio de trabajo
10. Organizaciones promotoras
11. Política
12. Bicicleta compartida
13. Planificación urbana

En este ranking históricamente solo han aparecido 2 ciudades suramericanas Rio de Janeiro (2011 y 2013) y Buenos Aires (2015). En 2019 cuatro nuevas ciudades se posicionaron en el top 20 y dentro de ellas se encuentra la ciudad de Bogotá como único representante latinoamericano. La capital colombiana obtiene el puntaje más bajo en el componente de cultura, caracterizado por dimensionar la conciencia de los ciudadanos hacia la bicicleta como medio de transporte y trabajo.

Este componente otorga mayor puntaje a las ciudades entre más bici usuarias femeninas existan, así mismo, otorga mayor puntaje a las ciudades donde haya una mayor proporción de personas que usan de manera frecuente y cotidiana la bicicleta como medio de transporte y/o trabajo. Se valora el crecimiento durante los últimos 10 años del uso cotidiano de la bicicleta, así como, la seguridad de los bici-usuarios en las vías y uso de implementos de seguridad pasiva.

En comparación con Ámsterdam (segundo lugar del ranking), Bogotá se encuentra rezagada en este apartado, posiblemente por la cantidad de bici-usuarias, así como, la falta de implementos de seguridad pasiva usados por los bici-usuarios en general. También, la baja participación del uso de la bicicleta como medio de transporte puede ser otra causa.

No obstante, si se compara con París y Vancouver, la ciudad obtiene mejores puntajes y llega a estar al nivel de Barcelona y Montreal, todas ciudades turísticas reconocidas. De este modo, aun cuando existen grandes desafíos culturales que afrontar, la ciudad tiene potencial turístico mundial como anfitrión para amantes del deporte de dos ruedas.

**Tabla 15. Valoración índice Copenhagenize**

Componente	Ámsterdam	París	Bogotá	Barcelona	Montreal	Vancouver
<b>Urbanístico</b>	3,7	2,7	2,3	2,3	2,3	2,3
<b>Cultura</b>	3,8	1,8	2,2	2,2	1,8	2,2
<b>Ambición</b>	3,8	3,4	2,8	2,5	3	2,6
<b>Puntaje</b>	89,3%	61,6%	58,1%	57,4%	53,6%	53,6%
<b>Ranking</b>	2	8	12	13	18	19

Fuente: COPENHAGENIZE INDEX 2019

El segundo puntaje que representa mayores desafíos para la ciudad según este índice está asociado con el componente urbanístico, caracterizado por otorgar mayores puntajes a las ciudades donde la infraestructura disponible para los bici-usuarios es amplia, en términos de ciclo-rutas, bici-parqueaderos y el respeto de los actores viales. Comparado con Ámsterdam, Bogotá tiene una gran diferencia que acortar ya que dicha ciudad es conocida mundialmente por transportarse a las escuelas y trabajos en bicicletas, además que su sistema vial e infraestructuras le dan mayor importancia al uso de la bicicleta.

El tercer componente y mejor puntaje para la capital fue en el índice de ambición, el cual valora con mayores puntajes a las ciudades con políticas incentivadas por la ciudadanía y/o por el poder legislativo. Particularmente, se valora la implementación de campañas y/o eventos que contribuyen al uso de la bicicleta, por ejemplo: existencia de programas integrales bien implementados de bicicletas públicas compartidas u otras ideas innovadoras.

El componente de ambición, otorga mayor importancia a que la planificación urbana tenga en cuenta el uso de la bicicleta por parte de la ciudadanía. En este apartado, Bogotá obtuvo una media de 2,8 puntos, seguido de ciudades como Ámsterdam, París y Montreal y delante de Barcelona y Vancouver.

Estos resultados reflejan los esfuerzos que ha venido realizando la ciudad en materia de acuerdos y normas con el fin de incentivar la bicicleta como medio de transporte. El Acuerdo Distrital 660 del 21 de diciembre de 2016 ordena la adecuación de espacios institucionales en entidades distritales para usuarios de la bicicleta, así como incentivos para el desplazamiento al trabajo en bicicleta llegando a otorgar días libres remunerados.

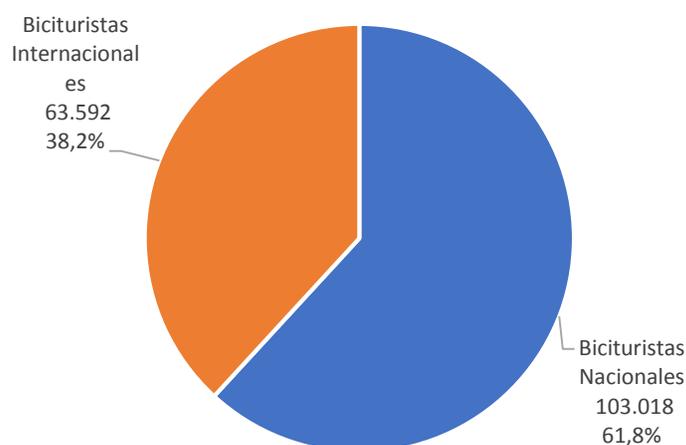
Recientemente, la aprobación del acuerdo 708 del 15 de junio de 2018, adopta lineamientos de la política pública de la bicicleta en el distrito capital. Esta política se asocia al mejoramiento de la infraestructura vial, implementación de bici-parqueaderos en el sistema integrado de transporte Bogotano, creación del proyecto "Escuela de la Bicicleta" liderado por la alcaldía a través del Instituto Distrital de Recreación y Deporte - IDR, donde se enseña a niños y jóvenes a usar la bicicleta y normas en la sociedad. En términos de turismo se cuenta con la creación de los productos de bici-travesías, bicirecorridos urbanos, culturales y de naturaleza, entre las ya mencionadas previamente en el documento.

Estos avances han permitido que Bogotá obtenga un puntaje sobresaliente, por encima de ciudades importantes como Barcelona y Vancouver, reflejando el desarrollo que ha vivido la ciudad en los últimos años.

## **Caracterización de los Bicituristas en Bogotá 2018**

En 2018, Bogotá recibió 12.923.975 de turistas de los cuales 11.045.438 (85,5%) fueron turistas nacionales y 1.878.537 (14,5%) turistas internacionales. Del total de los turistas el 1,3% realizaron actividades en bicicleta, esto es 166.610 bicituristas, de los cuales 103.018 eran turistas nacionales que representaron el 61,8% del total, mientras que, 63.592 (38,2%) eran turistas internacionales.

### Gráfica 7. Distribución porcentual de bicituristas en Bogotá según origen



**Fuente:** Investigación Encuesta de Viajeros en Bogotá 2018. Instituto Distrital de Turismo

La proporción de los turistas nacionales que hacen la actividad de bicicleta es el 0,9% mientras que la proporción de los internacionales es el 3,4%, lo cual refleja un mayor gusto por la bicicleta por parte de los turistas internacionales.

### Bicituristas nacionales

Los bicituristas nacionales provenían principalmente de Antioquia (15,9%), Cundinamarca (14,8%), Valle del Cauca (10,9%) Santander (10,4%), y el quinto lugar lo cierran los bicituristas provenientes del Tolima (7,6%).

Los departamentos emisores de biciturismo a Bogotá durante el año 2018 fueron principalmente Antioquía, Cundinamarca, Valle del Cauca, Santander y Tolima.

**Tabla 16 Departamento de residencia de los bicituristas Nacionales**

	Departamento	Turistas	Part %
1	Antioquia	16.335	15,9%
2	Cundinamarca	15.229	14,8%
3	Valle del Cauca	11.187	10,9%
4	Santander	10.730	10,4%
5	Tolima	7.849	7,6%
6	Meta	6.548	6,4%
7	Sucre	5.228	5,1%
8	Norte de Santander	4.303	4,2%
9	Boyacá	3.794	3,7%

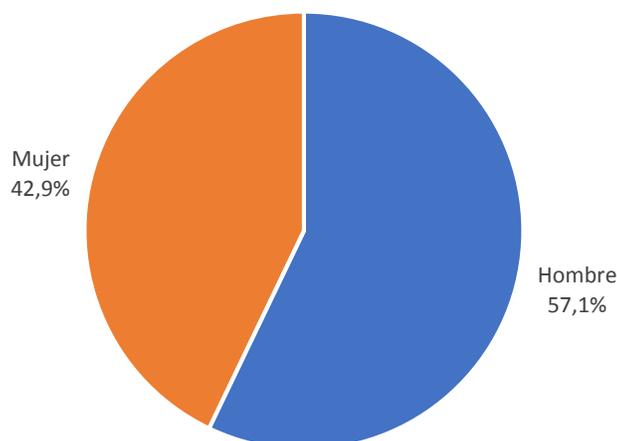
10	Atlántico	3.452	3,4%
11	Huila	3.113	3,0%
12	Cauca	1.726	1,7%
13	Risaralda	1.359	1,3%
14	Caldas	1.304	1,3%
15	Nariño	1.111	1,1%
	Otros	10.840	10,5%
	<b>Total</b>	<b>103.018</b>	<b>100,0%</b>

**Fuente:** Investigación Encuesta de Viajeros en Bogotá 2018. Instituto Distrital de Turismo

Tan solo el 16% de los bicituristas nacionales indicaron que era la primera vez que visitaba la ciudad.

Por género, el 57,1% de los bicituristas nacionales fueron hombres y 42,9% restante fueron mujeres.

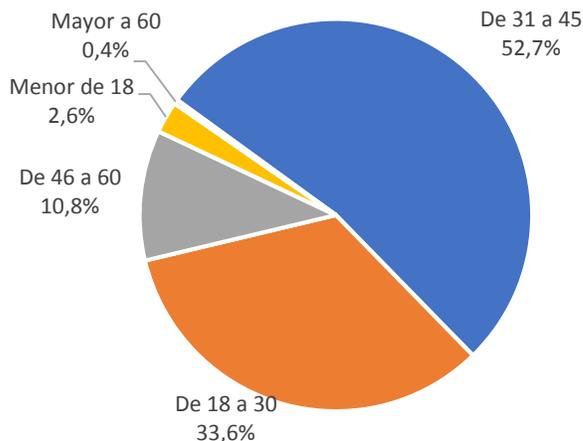
### Gráfica 8. Distribución porcentual de los bicituristas nacionales por género



**Fuente:** Investigación Encuesta de Viajeros en Bogotá 2018. Instituto Distrital de Turismo

En relación con la edad de los bicituristas nacionales, el 52,7% tienen edades entre 31 y 45 años, el 33,6% entre 18 y 30 años, el 10,8% entre 46 y 60 años, el 2,6% son menores de 18 años y el 0,4% son mayores a 60 años.

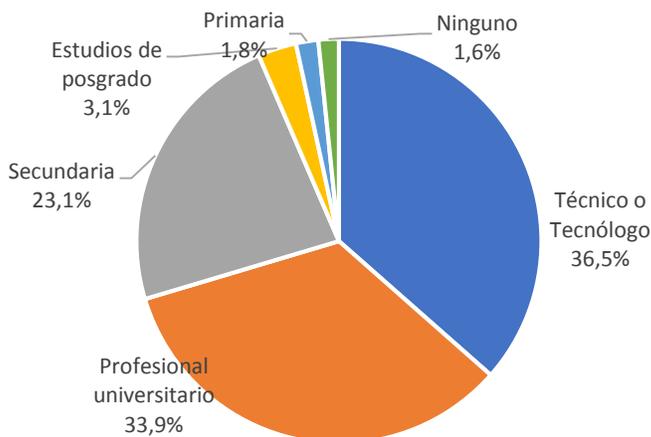
**Gráfica 9. Distribución porcentual de bicituristas nacionales por grupo etario**



**Fuente:** Investigación Encuesta de Viajeros en Bogotá 2018. Instituto Distrital de Turismo

En cuanto al nivel educativo, el 36,5% de los bicituristas nacionales tienen título académico de técnico o tecnólogo, el 33,9% son profesionales universitarios, el 23,1% alcanzó estudios de secundaria, el 3,1% tiene títulos de posgrado, el 1,8% alcanzó títulos de primaria y el 1,6% respondió no tener estudios.

**Gráfica 10 Distribución porcentual de bicituristas nacionales por nivel educativo**



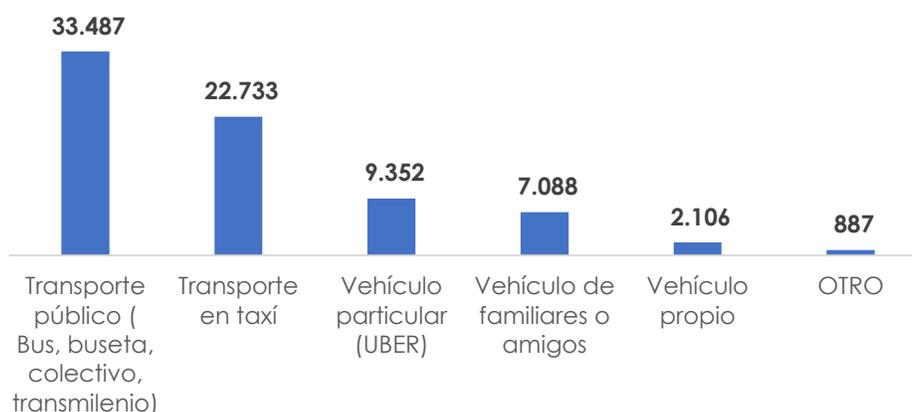
**Fuente:** Investigación Encuesta de Viajeros en Bogotá 2018. Instituto Distrital de Turismo

Cuando se observa la proporción de bicituristas nacionales por ocupación laboral, se encuentra que el 48,7% de los bicituristas nacionales son empleados, el 18,8% son trabajadores independientes y el 15,4% son estudiantes. El restante 17,1% realizan oficios del hogar, otra clase de ocupaciones laborales, patronos, empleadores, rentistas y pensionados.

El principal motivo de los bicituristas es visita a familiares y amigos (37,4%), seguido de vacaciones, recreación y ocio (34,7%) y trabajo remunerado (13,8%).

En relación con el tipo de transporte, el biciturista nacional tiene diferencias al resto de turistas nacionales que visitaron Bogotá durante el mismo periodo. El transporte público asume la primera posición, disminuyendo el uso de transporte en taxi, mientras que el vehículo particular tipo UBER gana importancia.

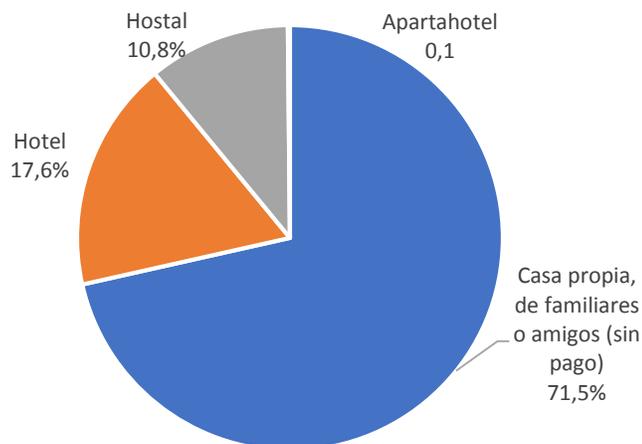
**Gráfica 11 Medio de transporte principal empleado por bicituristas nacionales**



**Fuente:** Investigación Encuesta de Viajeros en Bogotá 2018. Instituto Distrital de Turismo

En cuanto al tipo de alojamiento que prefieren los bicituristas nacionales, se tiene que principalmente se alojan en casa propia, de familiares o amigos (71,5%), seguido de hoteles (17,6%), hostales (10,8%) y apartahoteles (0,1%). Al comparar estas proporciones con el resto de turistas nacionales, son similares las proporciones.

### Gráfica 12 Distribución porcentual de bicituristas nacionales según lugar de alojamiento



**Fuente:** Investigación Encuesta de Viajeros en Bogotá 2018. Instituto Distrital de Turismo

Comparando la cantidad promedio de noches de hospedaje en hotel, se observa que los bicituristas pernoctan en promedio 3 noches más que los turistas. Los bicituristas nacionales pernoctan 4 noches más en hotel que los turistas nacionales.

**Tabla 17 Noches pernoctadas hotel, bicituristas nacionales**

	Turistas	Bicituristas
Nacionales	3	7
Prom. Gral.	3,5	6,0

**Fuente:** Investigación Encuesta de Viajeros en Bogotá 2018. Instituto Distrital de Turismo

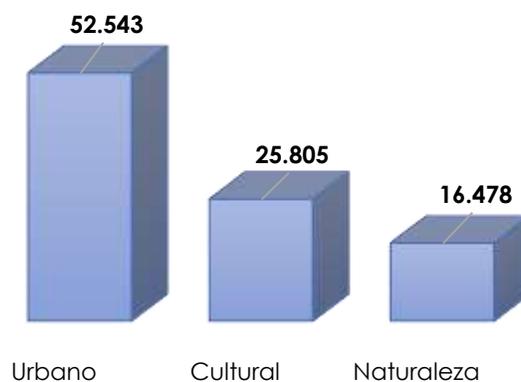
Los turistas nacionales, en su mayoría tenían su propia bicicleta para realizar las diferentes actividades en la ciudad, representando el 69,9% y el restante 30,1% había alquilado la bicicleta.

Los bicituristas nacionales que tienen bicicleta propia en su mayoría no contrataron ningún tipo de seguro para la bicicleta, representando el 95,4%, mientras que el 4,6% pagaron algún tipo de seguro, lo cual es una porción

muy baja teniendo en cuenta el alto índice de hurtos de bicicleta en la ciudad.

Los escenarios mas visitados por los bicituristas nacionales son recorridos por zonas urbanas, realizado por el 51%, seguido de zonas culturales, visitadas por al menos el 25% de los bicituristas nacionales, mientras que los escenarios menos visitados fueron los de naturaleza, recorridos por tan solo el 16%, finalmente, el 8% restante no respondió esta pregunta.

**Gráfica 13 Número de bicituristas nacionales según tipo recorrido**

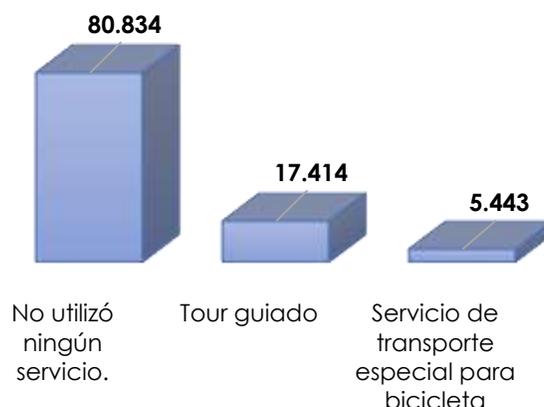


*Fuente: Investigación Encuesta de Viajeros en Bogotá 2018. Instituto Distrital de Turismo*

Los recorridos más realizados por los bicituristas nacionales fueron mayoritariamente bicirecorridos por el centro histórico y con menor incidencia, se realizaron por la calle 26, Teusaquillo, parques y ciclovías.

La mayoría de los bicituristas no utilizaron ningún tipo de servicio complementario al momento de contratar un paquete turístico, representando el 78% del total de bicituristas. De los que usaron algún servicio complementario, la mayoría pagó por tour guiado representando el 17% de los turistas en general y 5% contrató servicios de transporte especiales para bicicletas.

**Gráfica 14 Número de bicituristas nacionales según servicios complementarios**



**Fuente:** Investigación Encuesta de Viajeros en Bogotá 2018. Instituto Distrital de Turismo

Se encontró que el gasto turístico total realizado por los bicituristas en la capital durante el 2018 representa el 2,1% del gasto turístico total de 2018, equivalente a US\$51,6 millones de dólares. Al comparar la participación en el subgrupo de turistas nacionales, se observa que el gasto turístico de los bicituristas nacionales representa el 1,7% del gasto total de los turistas nacionales durante 2018. Es decir, el gasto es menor porcentualmente respecto al gasto general analizado inicialmente en este párrafo.

**Tabla 18 Gasto Turistas Nacionales (Millones de dólares)**

	Turista	Biciturista	Part %
Nacional	1.515	26	1,7 %
Total	2.431	51	2,1 %

**Fuente:** Investigación Encuesta de Viajeros en Bogotá 2018. Instituto Distrital de Turismo

En promedio, los bicituristas nacionales gastan US\$10 diarios más que los turistas que en general visitan la ciudad de Bogotá, mientras que, un biciturista nacional gasta 7 dólares más que el turista nacional promedio.

El gasto per-cápita tanto para los turistas en general como para los bicituristas es similar, sin embargo, al considerar las noches promedio pernoctadas por ambos grupos de individuos se explica la diferencia en el gasto per-cápita diario, siendo menor en los bicituristas dado que tienen mayores periodos de pernoctación en la ciudad.

Al considerar los turistas nacionales que asisten por motivos de biciturismo competitivo, el gasto per-cápita llega a ser de US\$88 diarios representando un 79,6% más de gasto diario en comparación con lo bicituristas nacionales.

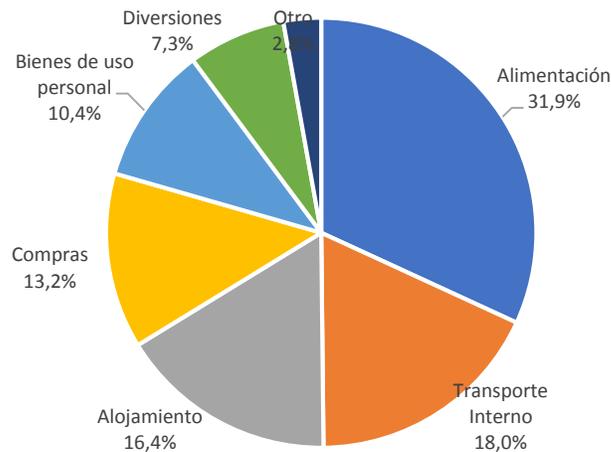
**Tabla 19 Gasto per-cápita diario, turistas nacionales (Dólares)**

	Turista	Biciturista	Biciturismo de Competencia
<b>Nacional</b>	42	49	88
<b>Prom. Gral.</b>	56	66	130

**Fuente:** Investigación Encuesta de Viajeros en Bogotá 2018. Instituto Distrital de Turismo

Cuando se observa la distribución del gasto de los bicituristas nacionales, el 31,9% se destina para alimentación, el 18% en transporte interno, el 16,4% en alojamiento, el 13,2% lo destinan para compras, el 10,4% para bienes de uso personal, el 7,3% a todo lo relacionado con diversión y el 2,8% en otros bienes y servicios relacionados al turismo.

**Gráfica 15 Distribución del gasto de los bicituristas nacionales**



**Fuente:** Investigación Encuesta de Viajeros en Bogotá 2018. Instituto Distrital de Turismo

## Bicituristas Internacionales

El 54,4% del total de los bicituristas internacionales de la ciudad están representados en los primeros cinco países de origen: Estados Unidos, España, Holanda, Francia y Alemania. En comparación con el resto de los turistas internacionales que visitaron Bogotá durante el 2018, solo Estados Unidos, España y Francia están entre los diez principales emisores.

**Tabla 20 País de residencia bicituristas internacionales**

	País	Turistas	Part %
1	Estados Unidos	10.471	16,5%
2	España	8.086	12,7%
3	Países Bajos	6.436	10,1%
4	Francia	5.698	9,0%
5	Alemania	3.921	6,2%
6	Panamá	3.683	5,8%
7	Inglaterra	3.600	5,7%
8	India	3.334	5,2%
9	Canadá	3.241	5,1%
10	Perú	1.494	2,3%
11	México	1.372	2,2%
12	Argentina	1.365	2,1%
13	Uruguay	707	1,1%
14	China	649	1,0%
15	Costa Rica	544	0,9%
	Otros	8.993	14,1%
	<b>Total</b>	<b>63.594</b>	<b>100,0%</b>

**Fuente:** Investigación Encuesta de Viajeros en Bogotá 2018. Instituto Distrital de Turismo

Estas cifras evidencian una relación directa con los países en los que más se promueve la bicicleta como medio para hacer turismo.

Los bicituristas provienen de países con una alta cultura hacia la bicicleta, así los bicituristas de Europa representaron el 43,8% del total, seguido de Norteamérica con el 23,7%, luego está Sudamérica con una participación del 19,2% y Centroamérica con el 6,6%.

**Tabla 21 Bicituristas por continente**

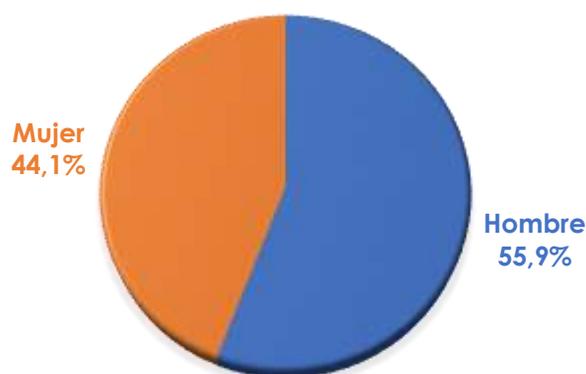
	CONTINENTE	BICITURISTAS	PART %
1	Europa	27.865	43,9%
2	Norteamérica	15.082	23,7%
3	Sudamérica	12.220	19,2%
4	Centroamérica	4.227	6,6%
5	Asia y Oceanía	4.198	6,6%
	<b>Total</b>	<b>63.592</b>	<b>100%</b>

*Fuente:* Investigación Encuesta de Viajeros en Bogotá 2018. Instituto Distrital de Turismo

El 63% de los bicituristas internacionales que llegaron a la ciudad lo hizo por primera vez.

El 55,9% de los bicituristas internacionales fueron hombres y 44,1% restante fueron mujeres. Con relación al resto de los turistas internacionales que visitaron la ciudad, el promedio, la distribución es semejante.

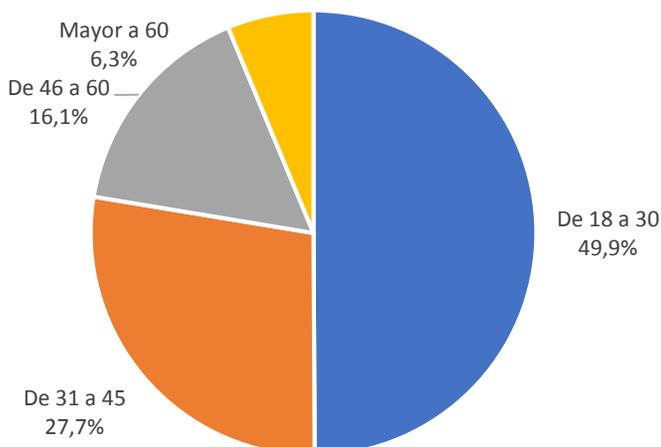
**Gráfica 16 Distribución porcentual de los bicituristas internacionales por género**



*Fuente:* Investigación Encuesta de Viajeros en Bogotá 2018. Instituto Distrital de Turismo

En relación con la edad de los bicituristas internacionales, se tiene que el 49,9% tienen entre 18 y 30 años, el 27,7% tienen entre 31 y 45 años, el 16,1% tienen entre 46 y 60 años y el 6,3% son mayores a 60 años. En su mayoría la población de bicituristas internacionales es más joven en comparación con el resto de los turistas internacionales. La mayor proporción de turistas internacionales que viene a Bogotá tienen entre 31 y 45 años, y entre 46 a 60 años.

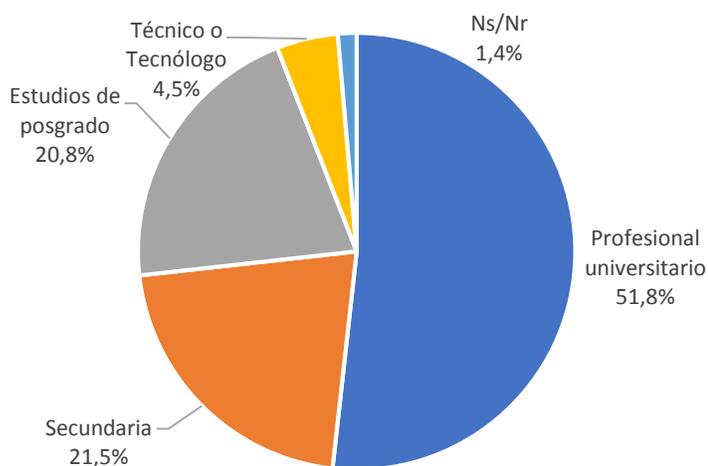
**Gráfica 17 Distribución porcentual bicituristas internacionales por edad**



**Fuente:** Investigación Encuesta de Viajeros en Bogotá 2018. Instituto Distrital de Turismo

En cuanto al nivel educativo, el 51,8% de los bicituristas internacionales son profesionales universitarios, el 21,5% obtuvieron su título de secundaria, el 20,8% alcanzó estudios de posgrado, el 4,5% Técnico o Tecnólogo y el 1,4% otros estudios que no fueron identificados por los encuestados.

**Gráfica 18 Distribución porcentual de bicituristas internacionales por nivel educativo**

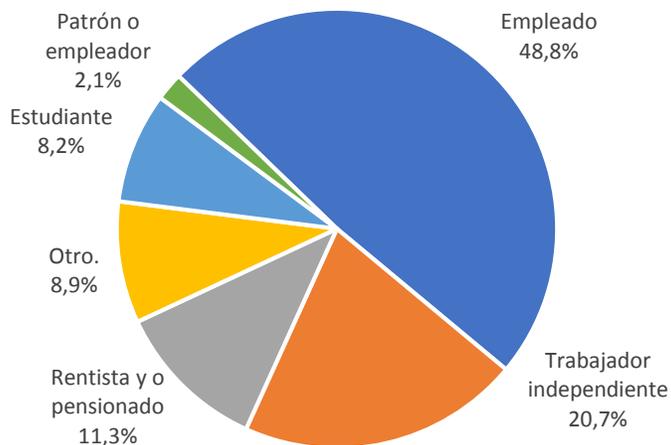


**Fuente:** Investigación Encuesta de Viajeros en Bogotá 2018. Instituto Distrital de Turismo

Cuando se observa la proporción de bicituristas internacionales por ocupación laboral, el 48,8% de los bicituristas internacionales son empleados proporción similar a la de bicituristas nacionales, el 20,7% son trabajadores independientes, el 11,3% son rentistas o pensionados, el 8,2% son estudiantes,

el 8,9% respondió otra clase de ocupaciones laborales y el 2,1% son patrones o empleadores.

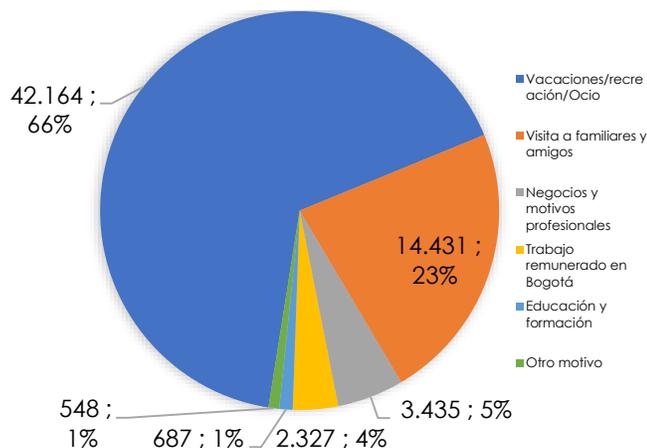
**Gráfica 19 Ocupación, bicituristas internacionales**



**Fuente:** Investigación Encuesta de Viajeros en Bogotá 2018. Instituto Distrital de Turismo

Los principales motivos de los bicituristas internacionales son vacaciones, recreación y ocio (66%) y visita a familiares y amigos (23%), que en conjunto participan con el 89% de las motivaciones de viaje.

**Gráfica 20 Distribución de bicituristas internacionales, según motivación de viaje**

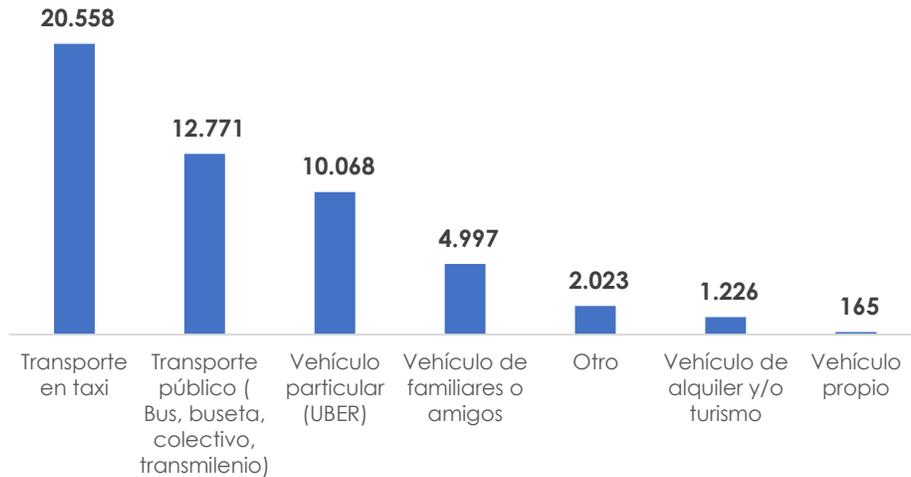


**Fuente:** Investigación Encuesta de Viajeros en Bogotá 2018. Instituto Distrital de Turismo

En relación con el tipo de transporte, el biciturista internacional se comporta muy parecido al resto de turistas internacionales de visitaron Bogotá durante el mismo periodo. El transporte público, en este caso en el segundo transporte más utilizado por los bicituristas internacionales, seguido de

vehículo particular tipo Uber; mientras que, el resto de los turistas promedio, tienen como segundo medio de transporte más utilizado el vehículo particular tipo Uber y luego es el transporte público.

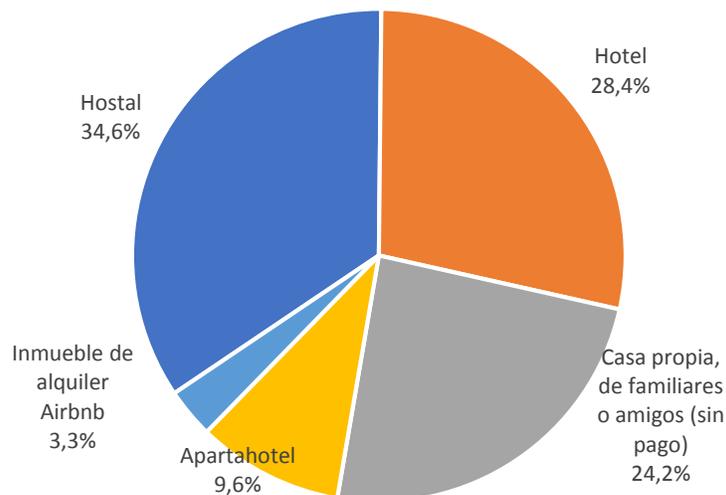
**Gráfica 21 Principal medio de transporte bicituristas internacionales**



**Fuente:** Investigación Encuesta de Viajeros en Bogotá 2018. Instituto Distrital de Turismo

En cuanto al tipo de alojamiento los bicituristas internacionales se alojan en hostales (34,6%), seguido de hoteles (28,4%), luego en casa propia, de familiares o amigos (24,2%), apartahoteles (9,6%) e inmuebles de alquiler tipo Airbnb (3,3%)

**Gráfica 22 Distribución porcentual de bicituristas internacionales según lugar de alojamiento**



**Fuente:** Investigación Encuesta de Viajeros en Bogotá 2018. Instituto Distrital de Turismo

A diferencia del resto de turistas que visitan Bogotá, que se hospedan principalmente en el hotel y en casa propia, de familiares o amigos; el hostel toma la primera posición como tipo de alojamiento. Otros tipos de alojamiento que se pueden relacionar de bajo costo (apartahotel e inmueble de alquiler tipo Airbnb) siguen siendo los menos preferidos.

En cuanto a la pernoctación, la cantidad promedio de noches que se hospedan los bicituristas y turistas internacionales, se observan que los primeros pernoctan en promedio una noche más que los segundos.

**Tabla 22 Número de noches pernoctadas en hotel**

<b>Bicituristas internacionales</b>		
	<b>Número de Turistas</b>	<b>Número de Bicituristas</b>
<b>Internacionales</b>	4	5
<b>Promedio. Gral.</b>	3,5	6,0

*Fuente: Investigación Encuesta de Viajeros en Bogotá 2018. Instituto Distrital de Turismo*

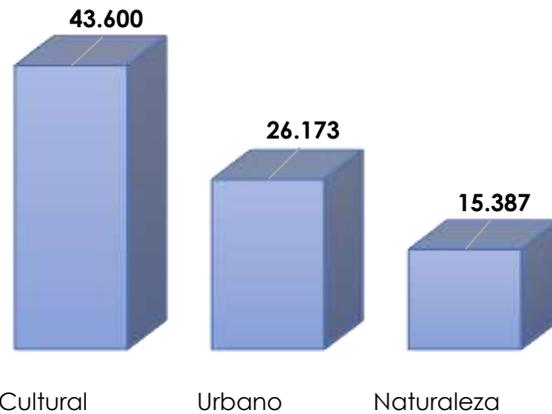
Adicionalmente, la cantidad de noches pernoctadas según el tipo de alojamiento de los bicituristas internacionales, varían sustancialmente. Los que se alojan en casa propia, de familiares o amigos pernoctan en promedio 33 noches, los que se alojan en hostel 6 noches promedio, en hotel 5 noches, apartahotel 4 noches y los que alquilan inmuebles por plataformas tecnológicas tipo Airbnb 3 noches en promedio.

En cuanto a la propiedad de la bicicleta, a diferencia de los bicituristas nacionales, en este caso el 66% de los bicituristas internacionales alquilaron la bicicleta para realizar las diferentes actividades en la ciudad, el 34% hizo uso de bicicleta de su propiedad.

El 91.8% de los bicituristas internacionales que tienen bicicleta propia no pagaron ningún tipo de seguro, considerándose una porción muy baja lo que sugiere que posiblemente los turistas internacionales no sepan de este tipo de servicio o donde contratarlo.

Los escenarios más visitados por los bicituristas internacionales son recorridos por zonas culturales, realizado por el 51,2%, seguido de zonas urbanas, visitado por el 30,7% de los bicituristas internacionales, y al igual que los bicituristas nacionales los escenarios menos visitados por los internacionales fueron los de naturaleza, recorridos por el 18,1%.

### Gráfica 23 Número y tipo de bicirecorridos de bicituristas internacionales

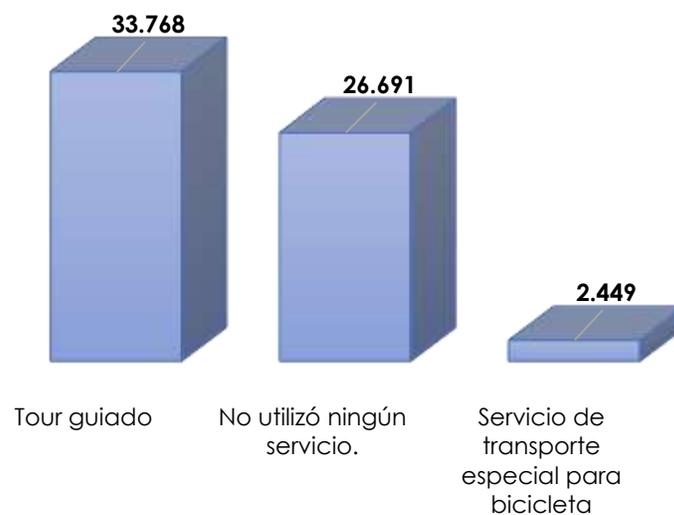


**Fuente:** Investigación Encuesta de Viajeros en Bogotá 2018. Instituto Distrital de Turismo

Los recorridos más realizados por los bicituristas internacionales fueron bicirecorridos por el centro histórico y en menor proporción por la calle 26 y bicirecorrido por la zona de Teusaquillo, parques y ciclovías.

La mayoría de los bicituristas internacionales emplearon algún tipo de servicio en bicicleta a diferencia de los bicituristas nacionales, el tour guiado fue el más usado, aproximadamente por el 54% de dichos bicituristas y tan solo el 4% uso servicios de transporte especial para las ciclas. El 42% no contrato ningún servicio.

### Gráfica 24 Servicios complementarios de bicituristas internacionales



**Fuente:** Investigación Encuesta de Viajeros en Bogotá 2018. Instituto Distrital de Turismo

El gasto total que realizaron los bicituristas en la ciudad durante el 2018, representa el 2,1% del gasto total de los turistas en 2018 y equivale a US\$51,6 millones.

Al comparar la participación en el subgrupo de turistas internacionales, se encuentra que el gasto turístico de los bicituristas representa el 2.8% del gasto total de los turistas internacionales durante 2018, y esta participación es mayor a la observada en la subpoblación de nacionales y el general. Es decir, la participación del gasto de bicituristas es mayor proporcionalmente en los turistas internacionales en comparación con los nacionales.

**Tabla 23 Gasto turístico de bicituristas internacionales (Millones de dólares)**

	Turista	Biciturista	Part %
<b>Internacional</b>	916	25	2,8
<b>Nacional</b>	1.515	26	1,7
<b>Total</b>	2.431	51	2,1

*Fuente:* Investigación Encuesta de Viajeros en Bogotá 2018. Instituto Distrital de Turismo

Al observar las cifras de gasto, se encuentran que en promedio los bicituristas gastan US\$10 diarios más que los turistas en general que llegan a Bogotá. Mientras que un turista internacional promedio en la ciudad gasta US\$100 dólares en un día de viaje, el biciturista internacional gasta 83 dólares. A diferencia de los bicituristas nacionales donde el gasto aumenta.

Al tomar la población específica de turistas internacionales que asisten por motivos de biciturismo competitivo o más profesionales, el gasto per-cápita se eleva a los US\$169 dólares, siendo más del doble del gasto de los bicituristas internacionales en general. Esto indica que la creación, fomento y publicidad de eventos ciclisticos competitivos conlleva mayores beneficios económicos para la ciudad.

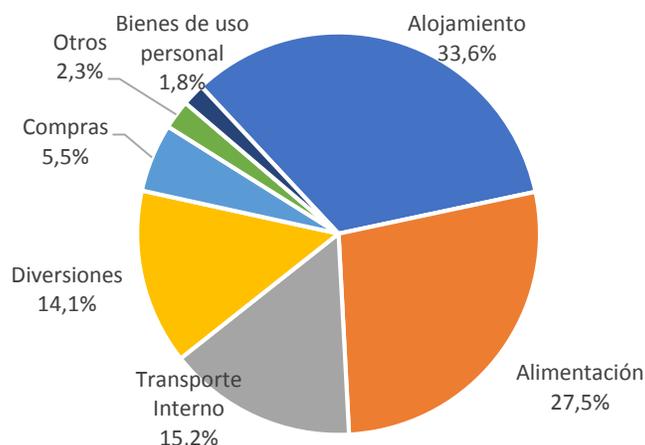
**Tabla 24. Gasto per-cápita diario de turistas internacionales**

	Turista	Biciturista	Biciturismo de Competencia
<b>Internacional</b>	100	83	169
<b>Nacional</b>	42	49	88
<b>Total</b>	56	66	130

*Fuente:* Investigación Encuesta de Viajeros en Bogotá 2018. Instituto Distrital de Turismo

Cuando se observa cómo distribuyen su gasto los bicituristas internacionales, destinan el 33,6% para alojamiento, el 27,5% en alimentación, el 15,2% en transporte interno, el 14,1% lo destinan para todo lo relacionado con diversión, el 5,5% para compras, el 2,3% en otros bienes y servicios relacionados al turismo y el 1,8% en bienes de uso personal.

**Gráfica 25 Distribución porcentual del gasto de los bicituristas internacionales**



Fuente: Investigación Encuesta de Viajeros en Bogotá 2018. Instituto Distrital de Turismo

El gasto per-cápita diario generado por los bicituristas en varias partes del mundo<sup>8</sup>, evidencia que en general los bicituristas tienen mayores gastos en las zonas estadounidenses analizadas en comparación con Europa y Bogotá. Aun así, el biciturista en Bogotá tiene gastos per-cápita diarios similares a los presentados en Europa y pueden llegar a ser mayores en comparación con el estado de Wisconsin (EEUU).

**Tabla 25 Gasto percápita diario por ciudad (Dólares)**

Lugar	Gasto
Wisconsin	48.25
Bogotá	66.00
Europa	67.30
Michigan	71.30
Montana	75.75
Minnesota	121.20

<sup>8</sup> La información presentada no corresponde en todos los casos a valores transversales para el año 2018, tampoco se realizan ajustes por el poder de paridad adquisitivo y/o la inflación para obtener cifras actualizadas al año 2018

Shenondah Valley (Virginia)	155.00
-----------------------------	--------

## CONCLUSIONES

La práctica del biciturismo es una tendencia que ha cobrado fuerza en los últimos años principalmente en Estados Unidos y Europa, generando una dinámica e impacto económico en las diferentes regiones donde se practica.

Si bien en Colombia el biciturismo es reciente, las cifras encontradas demuestran una importante incursión de esta práctica en el territorio nacional, principalmente en la región central del país. Para el caso de Bogotá, el biciturismo, a partir de la cultura del uso de la bici desde hace varios años, ha permitido dinamizar diferentes sectores que han encontrado en el biciturismo una fuente de generación de ingresos dado el alto flujo de turistas que visita la ciudad.

A nivel mundial, el biciturismo ha dinamizado la economía del sector turístico. Para el caso de Estados Unidos, el biciturismo aportó US\$97 mil millones en gastos minoristas y aproximadamente 847.559 empleos generando un impacto económico derivado de las ventas relacionadas con el viaje en sectores de alojamiento, transportes, alimentos, recreación, eventos, equipo de ciclismo.

Para el caso de Europa, se encuentra una marcada tendencia a la práctica del biciexcursionismo, actividad que aporta 35 mil millones de euros, sin embargo, solo a lo que a biciturismo se refiere, el aporte a la economía asciende a los 8.920 millones de euros.

No obstante, el impacto económico del biciturismo de Estados Unidos se deriva del importante gasto per-cápita que se evidencia en los principales estados que realizan esta práctica, US\$94 promedio, mientras que en Europa y Colombia registran gasto per cápita similares alrededor de US\$66 diarios.

El biciturismo, practicado mayoritariamente por hombres en Estados Unidos y Colombia, evidencia una tendencia creciente en Europa de participación femenina, donde es similar tanto para hombres como mujeres, donde esta actividad hace parte de la cultura de varios países como Alemania, Francia, Suecia y Países Bajos.

El biciturismo se enmarca principalmente en individuos que trabajan o son pensionados y que presentan niveles de educación superior, indicando que

su práctica maneja un segmento de mercado definido enfocado a población con capacidad adquisitiva media y alta, propensión observada en todos los países analizados.

Si bien esta práctica es realizada por personas jóvenes, se evidencia una tendencia hacia personas mayores de 45 años en Estados Unidos y en Europa, mientras que en Colombia, las personas que mayor biciturismo realizan son jóvenes entre los 31 y 45 años para el caso de los bicituristas nacionales. Los bicituristas internacionales son mayoritariamente jóvenes entre los 18 y 30 años.

En Bogotá, la mayoría de bicituristas son nacionales, sin embargo, se registra una creciente participación de bicituristas extranjeros, siendo un indicativo del atractivo turístico y la confianza que el turista extranjero tiene por la ciudad.

Las proyecciones de esta actividad en el futuro son positivas toda vez que el país y en particular Bogotá se constituyen en escenarios propicios para esta práctica dadas las condiciones culturales, gastronómicas y naturales que poseen.

## BIBLIOGRAFÍA

BBC Research & Consulting, M. D. (2015). *y Community and Economic Benefits of Bicycling in Michigan*.

*Bicycle Federation of Wisconsin y WI DOT*. (2006).

bikeleague. (2019). Retrieved from bikeleague.org

Bikeleague. (2019). *Bikeleague*. Retrieved from <http://www.bikeleague.org>

Bureau of Economic Analysis. (2018).

Central Shenandoah Planning District Commission. (2016). *THE ECONOMIC IMPACT OF BICYCLING IN THE CENTRAL SHENANDOAH VALLEY*.

(2015). *Earth Economics*. Retrieved from Earth Economics, (2015), *Economic Analysis of Outdoor Recreation in Washington State*

Earth Economics. (2015). *Economic Analysis of Outdoor Recreation in Washington State*.

Emili Mató i Palós y Xandra Troyano. (2014). *El impacto económico del cicloturismo en Europa*.

Flusche. (2015).

Inddigo.(2012), I. L. (n.d.).

Institute for Tourism and Recreation Research. (2013). *Analysis of Touring Cyclists: Impacts, Needs and Opportunities for Montana*.

Mato & Troyano. (2014).

Naciones Unidas. (2010). *Recomendaciones internacionales para estadísticas de turismo 2008*. ORGANIZACIÓN INTERNACIONAL DE TURISMO, Madrid, Nueva York. Retrieved Junio 6, 2020

Neun. (2016).

Outdoor Industry Association. (2017). Retrieved from <https://outdoorindustry.org/advocacy/>

Resource Systems Group and Local Motion. (2012). *Economic Impact of Bicycling and Walking in Vermont*.

Shenandoahvalleyrce. (2019). Retrieved from <https://www.shenandoahvalleyrce.org/about>

Stynes. (1999).

The Federal Ministry of Transport - Germany. (2011).

Transportation Research Synthesis #1309. (2013). Retrieved from <https://lrrb.org/media/reports/TRS1309.pdf>

Travel Oregon. (2013). *The Economic Significance of Bicycle-Related Travel in Oregon*.

Travel Oregon y Recreation Department . (2015). *Economic Significance of Cycling on Oregon Scenic Bikeways*.

University of Minnesota. (2016). *Assessing the Economic Impact and Health Effects of Bicycling in Minnesota*.

University of Minnesota Tourism Center. (2009). *Economic Impact of Recreational Trail Use*.

University of Wisconsin-Madison. (2010). *Valuing Bicycling's Economic and Health Impacts in Wisconsin*.

Wisconsin Department of Natural Resources (DNR). (2006).

Organización Mundial del Turismo ONWTO, (2017). *Panorama OMT del turismo internacional*. Recuperado junio, 2019, de <https://www.e-unwto.org/doi/pdf/10.18111/9789284419043>

MINCIT. (2018). *Boletín Mensual Turismo diciembre 2017*.



Alcaldía de Bogotá