

AYUDAS A LA COMPRA DE BICICLETAS EN ESPAÑA

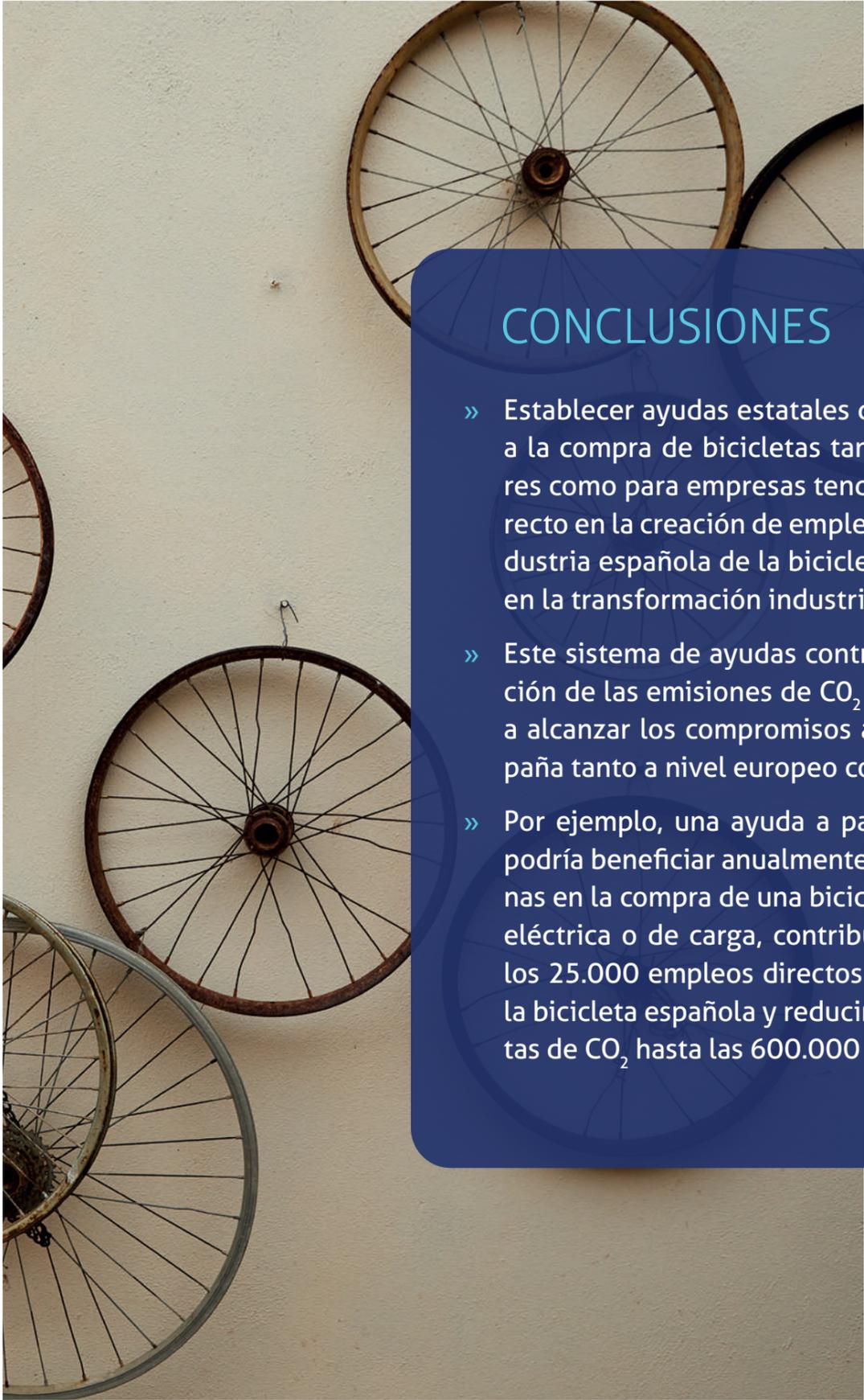
Impacto económico
y en la reducción
de emisiones de CO2.



ambe
ASOCIACIÓN DE MARCAS Y BICICLETAS DE ESPAÑA

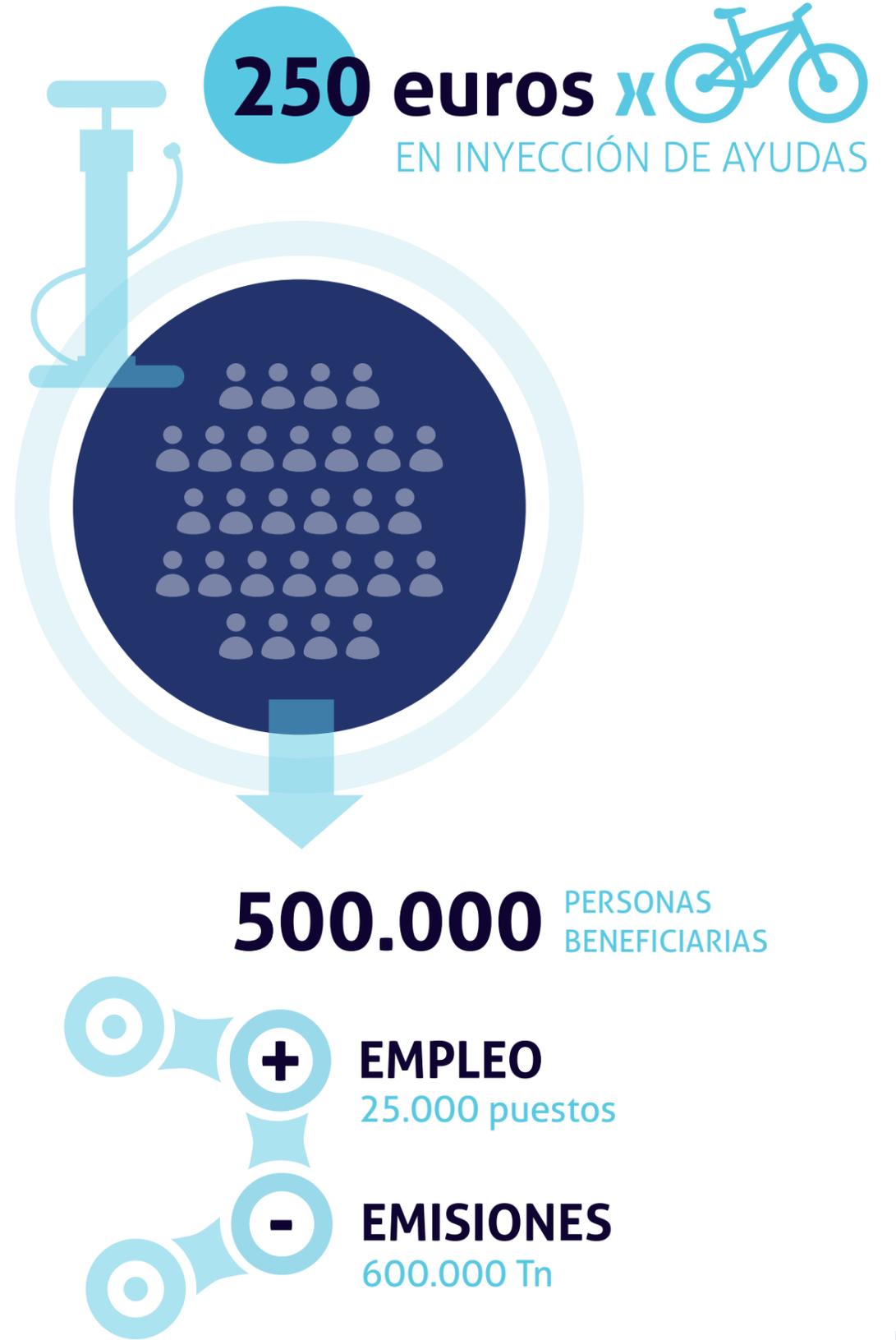
Conclusiones	3	3. Beneficios económicos y sociales del uso de la bicicleta	15
Resumen Ejecutivo	4	3.1. Reducción de las emisiones de CO ₂	15
Recomendaciones	5	3.2. Beneficios para la salud	16
		3.2.1. Beneficios generales para la salud	16
		3.2.2. Impacto de la pandemia de COVID	17
1. El mercado europeo de la bicicleta	6	3.3. Movilidad urbana y ciclogística	18
1.1 Panorama general	6	3.3.1. Tendencias del ciclismo urbano	18
1.2. Evolución del mercado	7	3.3.2. Bicicletas públicas compartidas	18
1.3. El papel del ciclismo urbano en el mercado europeo	7	3.3.3. Ciclogística	18
1.4. Producción europea	8	3.4 La bicicleta eléctrica	19
		3.5. Cicloturismo	22
2. El mercado español de la bicicleta	9	4. Instrumentos fiscales y financieros de apoyo a la compra de bicicletas convencionales y eléctricas en Europa	24
2.1 El mercado de la bicicleta en España	9	5. El empleo en el sector de la bicicleta de España	25
2.2. La evolución del mercado de la bicicleta	10	5.1. Tipología del empleo	25
2.3. El papel de la bicicleta urbana en el mercado español	11	5.2. Evolución del empleo en el sector	28
2.4. Evolución de la producción de bicicletas en España	13	6. Proyección: impacto de la implementación de ayudas a la compra de bicicletas en España	29
		6.1. Impacto en las emisiones de CO ₂	29
		6.2. Impacto en el empleo	30
		Anexo de tablas y metodología	31





CONCLUSIONES

- » Establecer ayudas estatales directas en España a la compra de bicicletas tanto para particulares como para empresas tendría un impacto directo en la creación de empleo, situando a la industria española de la bicicleta a la vanguardia en la transformación industrial.
- » Este sistema de ayudas contribuiría a la reducción de las emisiones de CO₂ en el transporte y a alcanzar los compromisos adquiridos por España tanto a nivel europeo como internacional.
- » Por ejemplo, una ayuda a partir de 250 euros podría beneficiar anualmente a 500.000 personas en la compra de una bicicleta convencional, eléctrica o de carga, contribuyendo a alcanzar los 25.000 empleos directos en la industria de la bicicleta española y reducir las emisiones netas de CO₂ hasta las 600.000 toneladas.



RESUMEN EJECUTIVO

La industria de la bicicleta ofrece una enorme oportunidad para el empleo y las empresas de nuestro país. La mayor parte de las bicicletas que se venden en la Unión Europea se producen en Europa y este porcentaje es considerablemente mayor en el caso de las bicicletas eléctricas (8 de cada 10 bicicletas eléctricas vendidas en Europa se producen en la UE).

Además, durante los últimos años España se ha consolidado como un país productor de bicicletas de gran valor añadido y con una clara vocación exportadora (España fue el país de la UE que más bicicletas exportó fuera de la UE en 2021 según datos del Eurostat) y el crecimiento en valor de la producción española ha alcanzado sus cotas más altas de la serie histórica en los dos últimos años.

El sector de la bicicleta emplea en España a más de 24.000 personas de manera directa a través de más de 3.100 puntos de venta y más de 400 empresas de las que 180 son fabricantes nacionales.

Por otra parte, en España cada vez se usa más la bicicleta: con más de 10.000 millones de kilómetros recorridos cada año en bicicleta en nuestro país, la bicicleta contribuye al ahorro neto de 569.121 toneladas de emisiones de CO₂.

Impacto de las ayudas a la compra de bicicletas en España: más empleo y menos emisiones

Según las proyecciones de este estudio, la puesta en marcha de ayudas a la compra de bicicletas por valor de entre 32,8 millones y 127 millones de euros anuales supondría la venta de hasta 500.000 bicicletas adicionales cada año, e impulsar el empleo en el sector hasta los 25.000 puestos de trabajo ETC en la industria nacional de la bicicleta, evitando la destrucción de empleo.

El estudio arroja que por cada millón de euros adicional en bicicletas vendidas en España se generan 5,3 nuevos puestos de trabajo directos (sin contar empleos indirectos ni vinculados a los accesorios). Si el objetivo fuera generar empleo adicional, ayudas estatales a la compra de bicicletas por valor de 127 millones de euros contribuirían a superar los 25.000 empleos directos en el sector.

Además, el número de bicicletas adicionales vendidas en el marco de un sistema de ayudas estatal a la compra de bicicletas en España supondría más de 197 millones de kilómetros adicionales recorridos en bicicleta en nuestro país cada año y un ahorro neto extra de emisiones de 11.167 toneladas de CO₂.

Según el análisis del impacto de las ayudas a la compra de bicicletas en varios países europeos, estas ayudas contribuyen a reducir la brecha de género en el uso de la bicicleta de los países donde se implementan, y las personas beneficiarias tienen a sustituir mayoritariamente sus desplazamientos en vehículos particulares motorizados por desplazamientos en bicicleta.

Salud e impacto económico

Según los cálculos realizados con la herramienta HEAT de la Organización Mundial de la Salud (OMS), el uso de la bicicleta en España evita hoy en día casi 1.400 muertes prematuras anuales y genera unos beneficios netos sobre la salud de más de 3.500 millones de euros al año.

Estos datos también muestran que los beneficios para la salud ligados a la reducción de la mortalidad son 13 veces superiores a las pérdidas combinadas debidas a la mayor exposición de los ciclistas a la contaminación atmosférica y a los accidentes de tráfico. Promover el uso de la bicicleta es una apuesta por la salud y la calidad de vida.

RECOMENDACIONES

De cara a mantener el empleo, el número de empresas y la producción nacional de bicicletas y componentes en España es necesario establecer ayudas a la compra de bicicletas que incentiven la demanda, contribuyendo a un mayor uso de este medio de transporte, la reducción de emisiones y la igualdad:



- » Las ayudas estatales a la compra de bicicletas deberían contar con un presupuesto mínimo anual de 32,8 millones de euros que permitan mantener el empleo y la producción de bicicletas en España.
- » Al igual que en los casos de éxito de nuestros países vecinos, las ayudas estatales deben ir dirigidas tanto a particulares como autónomos y empresas.
- » Las ayudas deben incentivar la compra de todo tipo de bicicletas: bicicletas convencionales, bicicletas de pedaleo eléctrico asistido, ciclos de carga, ciclos de carga eléctrica para la logística, etc. de ámbito urbano.
- » Existen numerosas fuentes de financiación: tanto los recursos propios del estado como los fondos Next Generation o el Social Climate Fund que incluye implícitamente las ayudas a la adquisición de bicicletas.
- » Las ayudas deben adaptarse al tipo de bicicleta (desde una cuantía menor para bicicletas convencionales a una máxima para bicicletas de carga de pedaleo eléctrico asistido), sin límite de precio pero limitado a una cantidad máxima de ayuda por tipo de vehículo o hasta el 50% del PVP del mismo.

1. El mercado europeo de la bicicleta

1.1 Panorama general

En 2021 las ventas de bicicletas y bicicletas eléctricas alcanzaron niveles récord en Europa con más de 22 millones de unidades vendidas en los 27 países de la Unión Europea y en el Reino Unido. De ellas, más de 5 millones fueron bicicletas eléctricas (de pedaleo eléctrico asistido), lo que sitúa la cuota de mercado de las bicicletas eléctricas en Europa en torno al 23%.

El precio medio de todas las bicicletas vendidas en la UE-27 + Reino Unido en 2021 fue de 891 euros (451 euros en el caso de las bicicletas convencionales y 2.378 euros en el de las bicicletas eléctricas).

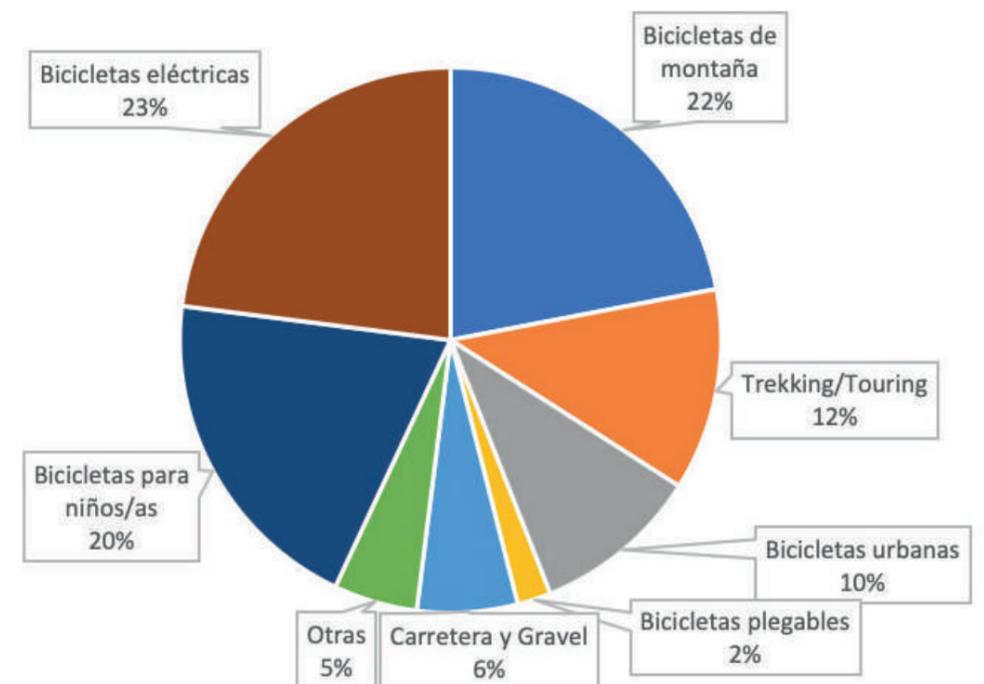
En 2021 la facturación total de la venta de bicicletas en la UE-27 + Reino Unido alcanzó los 19.700 millones de euros de los que un 61% (12.000 millones de euros) correspondió a ventas de bicicletas eléctricas, superando por primera vez el 50% de la facturación total.

Además, en 2021 se importaron a la UE-27 + Reino Unido alrededor de 6,7 millones de bicicletas convencionales y 1,2 millones de bicicletas eléctricas, mientras la producción europea se situó en 11,6 millones de unidades de bicicletas convencionales y 4,5 millones de unidades de bicicletas eléctricas.

Aunque en ambos casos la mayoría de las bicicletas vendidas en Europa también se producen en Europa, este porcentaje es considerablemente mayor en el caso de las bicicletas eléctricas, lo que demuestra una vez más la importancia de esta categoría de bicicletas para el futuro de la industria europea de la bicicleta.

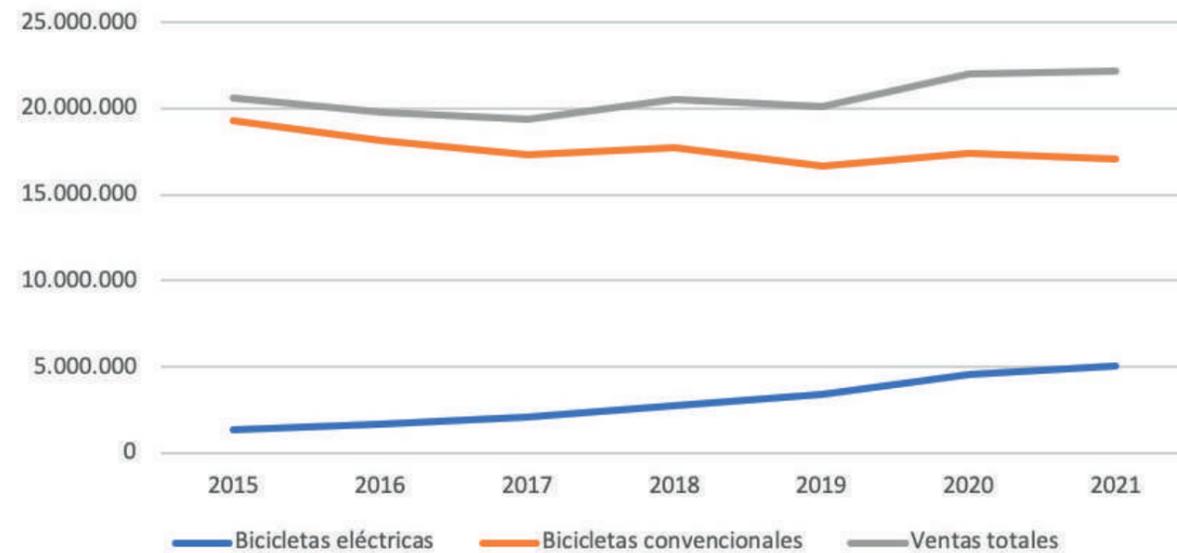
El siguiente gráfico muestra la distribución de las ventas por categorías de bicicletas:

Ventas de bicicletas en la UE y el Reino Unido en 2021 por categorías de bicicletas

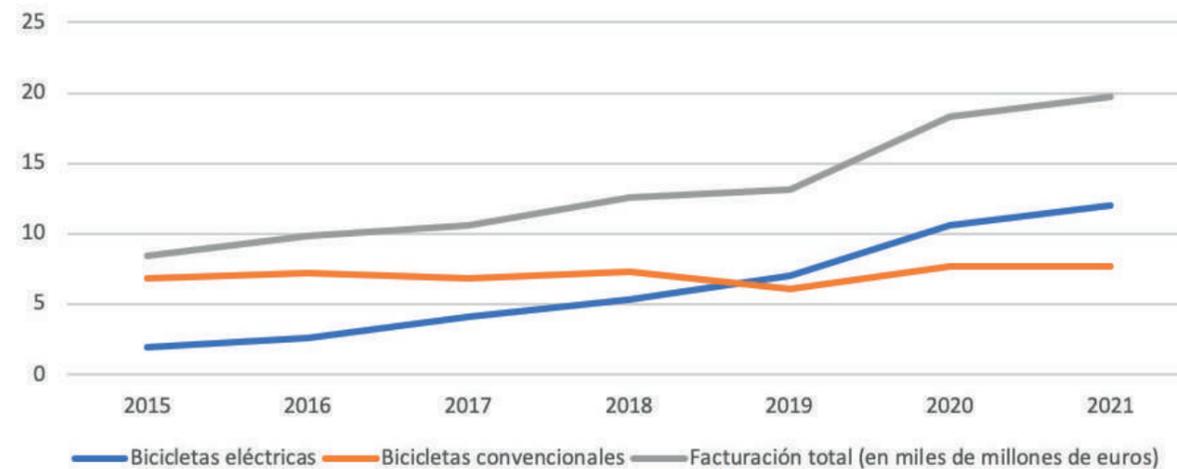


1. El mercado europeo de la bicicleta

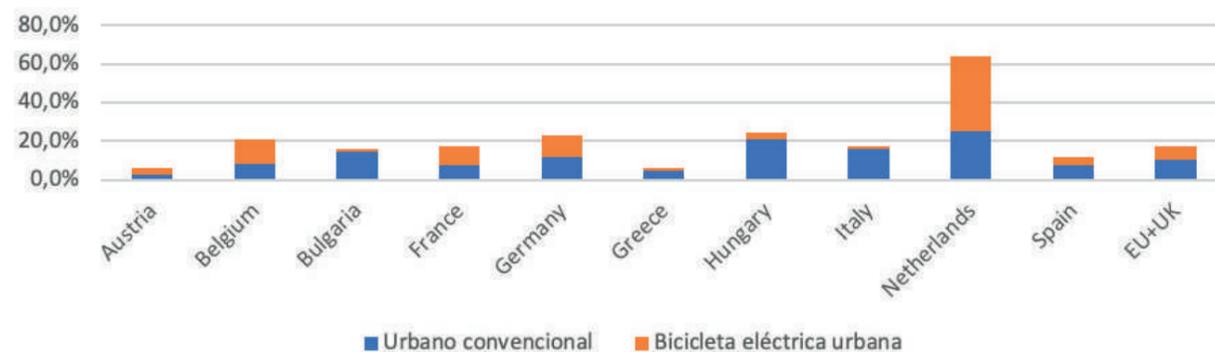
Venta (unidades) de bicicletas en la UE+Reino Unido (2015-2021).



Volumen de negocio en el mercado de bicicletas de la UE+Reino Unido (2015-2021).



Porcentaje de bicicletas urbanas en el total de unidades vendidas (2021).



1.2 Evolución del mercado

Si se observa la evolución del mercado europeo de bicicletas en los últimos años, destaca el efecto que tuvo en el sector el "boom del uso de la bici" durante la pandemia de la COVID-19 que se refleja claramente en las cifras de ventas.

Mientras que antes de la pandemia la venta de bicicletas en Europa rondaba los 20 millones de unidades, desde entonces esta cifra ha aumentado en torno a un 10%.

El gráfico también muestra la creciente importancia de las bicicletas eléctricas para el sector a lo largo de los últimos años. Mientras que las ventas de bicicletas convencionales en la UE y el Reino Unido disminuyeron un 11% entre 2015 y 2021, las de bicicletas eléctricas casi se cuadruplicaron en el mismo periodo.

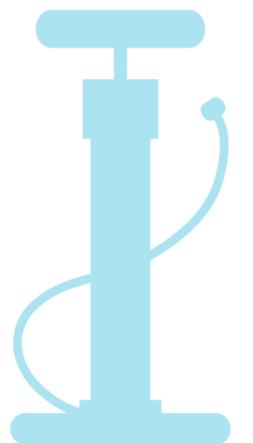
Esta evolución es aún más pronunciada cuando se examina la evolución de las cifras de facturación.

Si nos centramos en el volumen de facturación, las ventas de bicicletas convencionales aumentaron un 13% en la UE + Reino Unido entre 2015 y 2021 mientras que la facturación de las bicicletas eléctricas se multiplicó por seis en el mismo periodo.

El aumento de la facturación total del sector en Europa, que se duplicó con creces en este periodo, es por tanto atribuible casi en su totalidad al auge de las bicicletas eléctricas. Esta evolución es también un claro indicador de hacia dónde se dirige el futuro del sector europeo de la bicicleta.

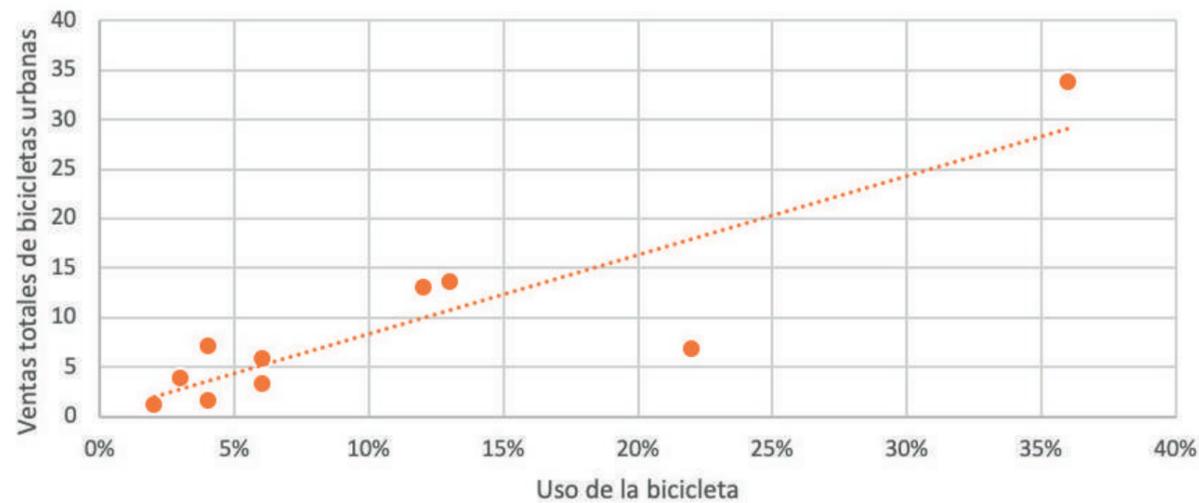
1.3 El papel del ciclismo urbano en el mercado europeo

En el conjunto de la UE + Reino Unido, el 13% de las bicicletas convencionales y el 33% de las bicicletas eléctricas vendidas en 2021 eran bicicletas urbanas. Este porcentaje varía considerablemente de un país a otro, con valores que van del 5,6 % en Grecia al 64,2 % en los Países Bajos.

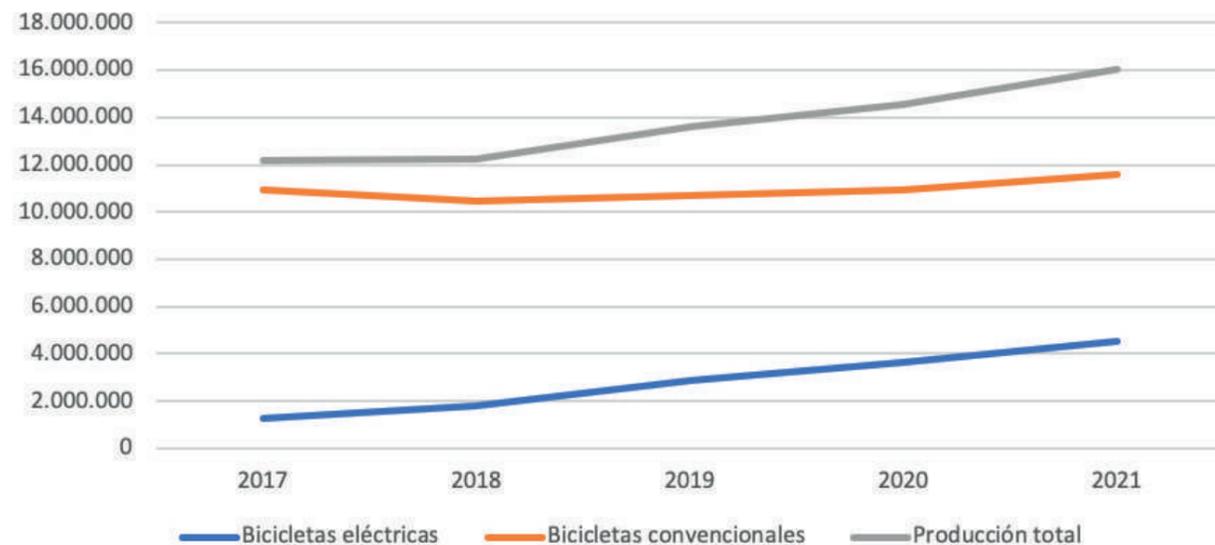


1. El mercado europeo de la bicicleta

Proporción del uso de la bicicleta y ventas totales de bicicletas urbanas por cada 1.000 habitantes.



Producción de bicicletas en la UE+Reino Unido en unidades (2017-2021).



Con un valor R2 de 0,78, también existe una alta correlación entre la cuota de uso de la bicicleta en un país y las ventas totales de bicicletas urbanas por cada 1.000 habitantes.

Esto significa que, en general, cuanta más gente se desplaza en bicicleta en un país, más bicicletas urbanas se venden. Del gráfico anterior también podemos concluir que, en países como los Países Bajos, Alemania y Bélgica, donde la cuota de uso de la bicicleta es relativamente alta, la cuota de venta de bicicletas eléctricas urbanas también es particularmente alta.

La excepción es Francia, donde la cuota de uso de la bicicleta es relativamente baja, pero la cuota de venta de bicicletas eléctricas urbanas es alta. Esto podría estar relacionado potencialmente con el dinámico desarrollo del mercado de las bicicletas eléctricas que se inició con el plan nacional de ayudas a la compra de bicicletas en vigor desde 2017/2018.

1.4 Producción europea

En el año 2021 se fabricaron en la UE + Reino Unido 16,1 millones de bicicletas. De ellas, 4,5 millones eran bicicletas eléctricas y 11,6 millones eran bicicletas convencionales.

El número de bicicletas producidas ha aumentado un 32% entre 2017 y 2021. Una vez más, este crecimiento está impulsado esencialmente por el sector de las bicicletas eléctricas, donde la producción en Europa se ha multiplicado por 3,5, mientras que la producción de bicicletas convencionales solo aumentó ligeramente un 6% en el mismo período.

Los países que más bicicletas produjeron en 2021 fueron Italia, Alemania y Portugal. La mayoría de las bicicletas eléctricas se produjeron en Alemania, Bulgaria y Francia, y la mayoría de las bicicletas convencionales en Italia, Portugal y Rumanía.

2. El mercado español de la bicicleta

2.1 El mercado de la bicicleta en España

El mercado de la bicicleta en España acumula una tendencia positiva de crecimiento en la última década. Tras un 2020 excepcional, 2021 ha sido un año en que el mercado ha seguido creciendo de una forma mucho más moderada.

La moderación del crecimiento en 2021 ha estado muy condicionada por la falta de producto, los problemas de suministro y el encarecimiento del transporte y las materias primas.

Aun así, el número de empresas dedicadas al ciclismo (362) ha crecido un 6,78% y el número de fabricantes nacionales (180) lo ha hecho en un 7,14%. También el número de tiendas sigue creciendo: 47 más en 2021 (3.028 puntos de venta) se cierra con un balance positivo entre natalidad y mortalidad de comercios. También se constata un crecimiento importante en m2 de la superficie de venta. El comercio Especialista sigue ganando cuota con un 84,37%, un 1,37% más, en detrimento de las Cadenas (-1,12%) y las Grandes Superficies (-0,24%).

La facturación del sector (sell-out) ha crecido un 10,76%, llegando a la cifra de 2.887,90 millones de €, que representa el 33,8% del total del mercado deportivo y la venta de bicicletas ha crecido un importante 15,33% valor, por el contrario, un moderado 0,39% en unidades (6.135 unidades más que en 2020).

En 2021, la venta de bicicletas de Gravel (muy polivalentes y de uso desde urbano hasta deportivo) fue la que más creció llegando a casi 70 mil unidades, seguida de las bicicletas eléctricas con 11.500 unidades más que el año anterior.

Las bicis de Carretera y MTB crecen pero de forma muy moderada y descienden las ventas de bicicletas urbanas (-12%) y de bicicletas infantiles (-8,63%).

En 2021 el PVP medio se incrementó (14,88% más que en 2020) debido a los incrementos de los costes (transporte, materias primas...) Esto ha representado un aumento significativo en casi todas las categorías de bicicletas. Las bicicletas eléctricas siguen su buen ritmo de crecimiento, en valor se consolida como la categoría líder y el precio medio de las bicicletas urbanas también sube un 5,34%.

También componentes y accesorios aumentan en unidades vendidas y facturación, destacando especialmente el importante incremento en valor de los cascos (+43,25%), las gafas (+38,23%) y las zapatillas (+38,38%) en datos sell-in.



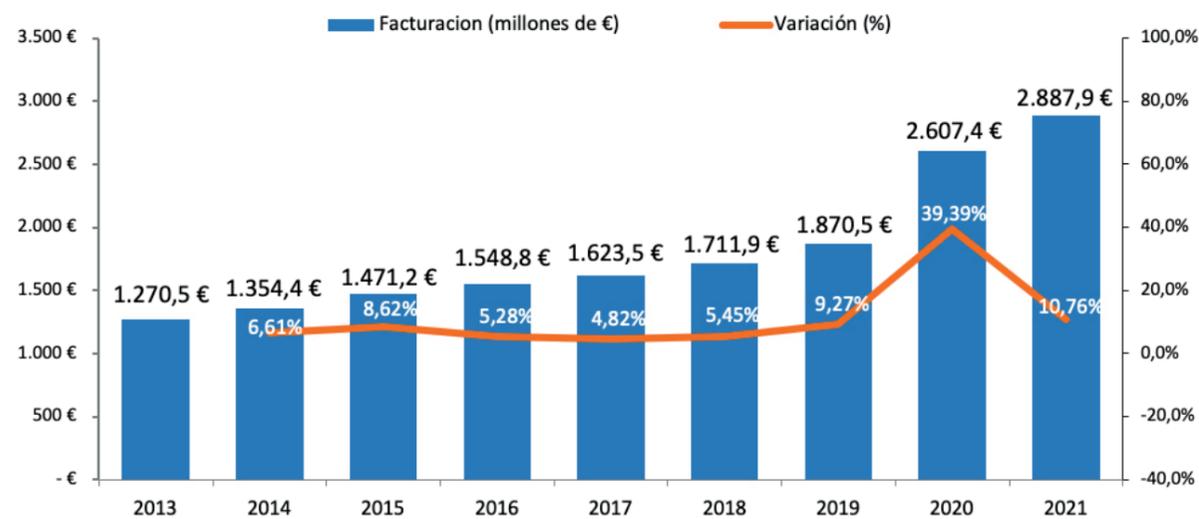
2. El mercado español de la bicicleta

2.2 La evolución del mercado de la bicicleta en España

Evolución volumen de ventas - Sector Ciclismo sell-out.

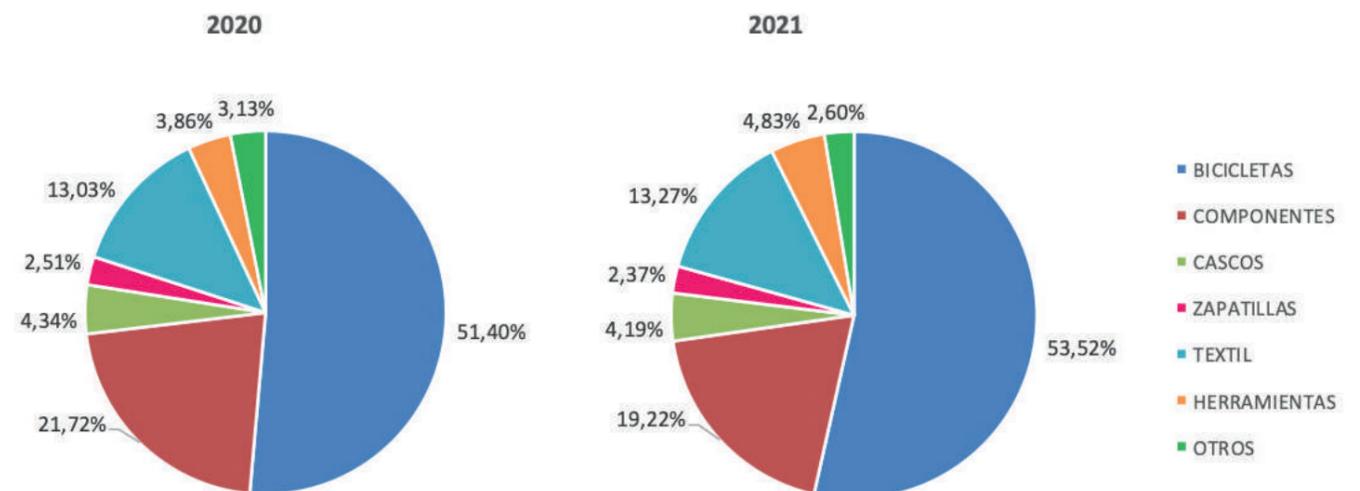
	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
TOTAL	1.471,2 €	1.548,8 €	1.623,5 €	1.711,9 €	1.870,5 €	2.607,4 €	2.887,9 €

Estimación en millones de €.



Volumen de ventas Productos de Ciclismo sell-out (2020-2021).

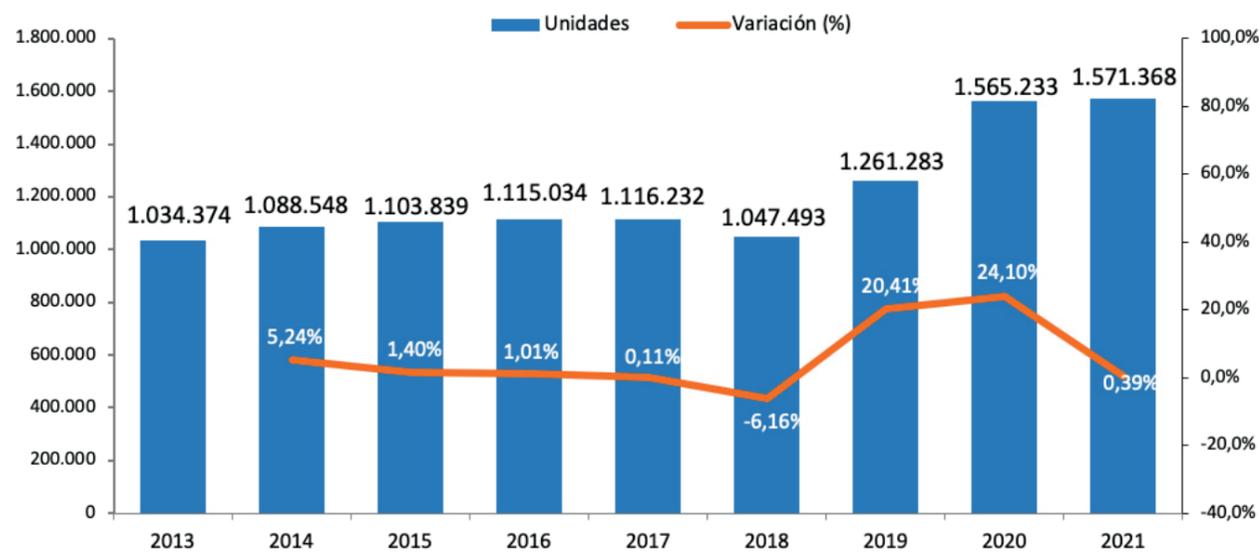
	2020	%	2021	%	Evol 20-21
BICICLETAS	1.340.286.282 €	51,40%	1.545.706.181 €	53,52%	15,33%
COMPONENTES	566.325.949 €	21,72%	555.053.840 €	19,22%	-1,99%
CASCOS	113.206.438 €	4,34%	121.119.432 €	4,19%	6,99%
ZAPATILLAS	65.494.720 €	2,51%	68.434.623 €	2,37%	4,49%
TEXTIL	339.743.884 €	13,03%	383.122.136 €	13,27%	12,77%
HERRAMIENTAS	100.589.397 €	3,86%	139.405.438 €	4,38%	38,59%
OTROS	81.731.537 €	3,13%	75.055.542 €	2,60%	-8,17%
TOTAL	2.607.378.208 €	100,00%	2.887.897.192 €	100,00%	10,76%



2. El mercado español de la bicicleta

Evolución del Volumen de ventas BICICLETAS (unidades) Sell-out.

	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
BICICLETAS	1.103.839	1.115.034	1.116.232	1.047.493	1.261.283	1.565.233	1.571.368

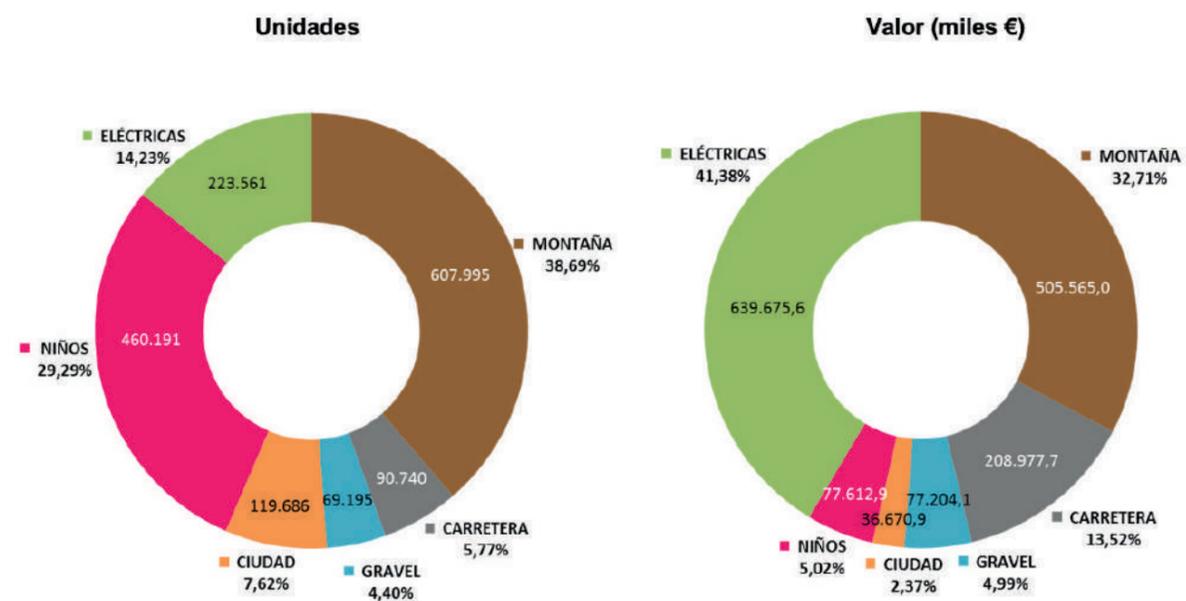


2.3 El papel de la bicicleta urbana en el mercado español

Volumen de ventas Bicicletas por modalidad (2021).

	UNIDADES	%	VALOR (miles €)	%
MONTAÑA	607.995	38,69%	505.565,0 €	32,71%
CARRETERA	90.740	5,77%	208.977,7 €	13,52%
GRAVEL	69.195	4,40%	77.204,1 €	4,99%
URBANAS	119.686	7,62%	36.670,9 €	2,37%
INFANTILES	460.191	29,29%	77.612,9 €	5,02%
ELÉCTRICAS**	223.561	14,23%	639.675,6 €	41,38%
TOTAL	1.571.368	100,00%	1.545.706,2 €	100,00%

**Eléctricas incluye bicicletas eléctricas urbanas.



2. El mercado español de la bicicleta

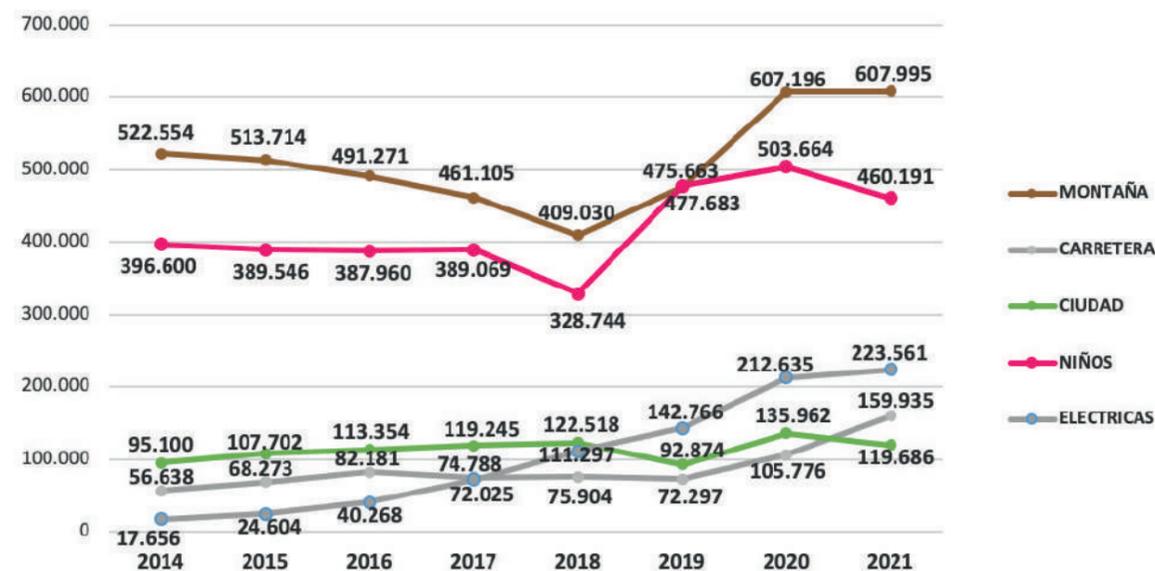
Evolución volumen de ventas (unidades) BICICLETAS por modalidad.

UNIDADES	2020	2021	Evol 20-21
MONTAÑA	607.196	607.995	0,13%
CARRETERA*	105.776	159.935	51,20%
CIUDAD	135.962	119.686	-11,97%
INFANTILES	503.664	460.191	-8,63%
ELÉCTRICAS**	212.635	223.561	5,14%
TOTAL	1.565.233	1.571.368	0,39%

*Carretera, incluye Gravel.

**Eléctricas incluye urbanas.

Gráfico evolución del volumen de ventas (unidades) BICICLETAS por modalidad (2014-2021).



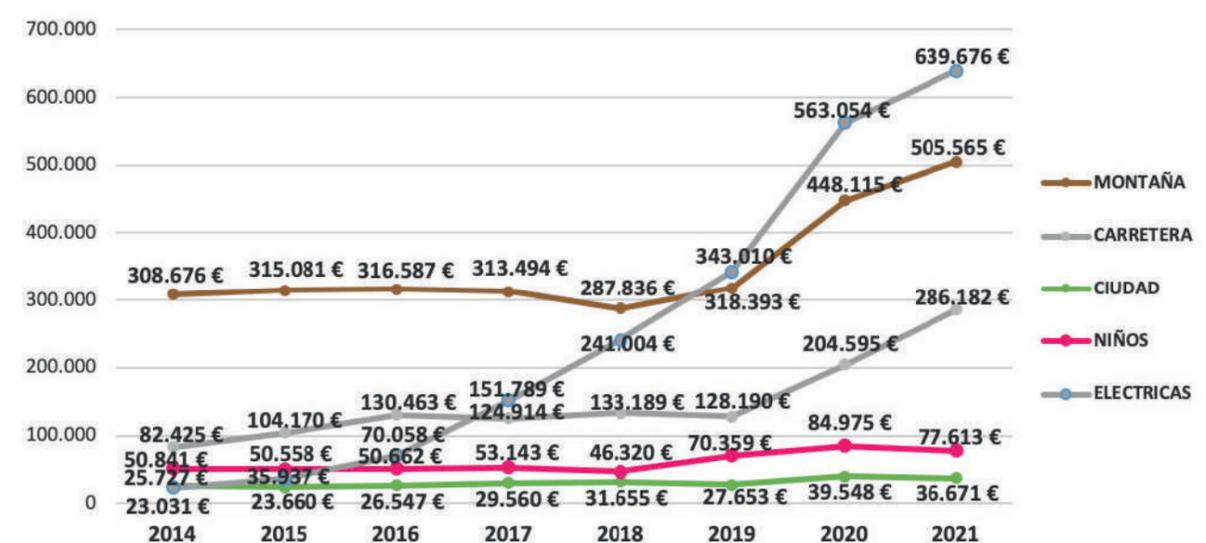
Evolución volumen de ventas (valor) BICICLETAS por modalidad.

VALOR (miles €)	2020	2021	Evol 20-21
MONTAÑA	448.114,5 €	505.565,0 €	12,82%
CARRETERA	204.594,6 €	286.181,8 €	39,88%
CIUDAD	39.547,7 €	36.670,9 €	-7,27%
NIÑOS	84.975,1 €	77.612,9 €	-8,66%
ELÉCTRICAS	563.054,3 €	639.675,6 €	13,61%
TOTAL	1.340.286,3 €	1.545.706,2 €	15,33%

*Carretera, incluye Gravel.

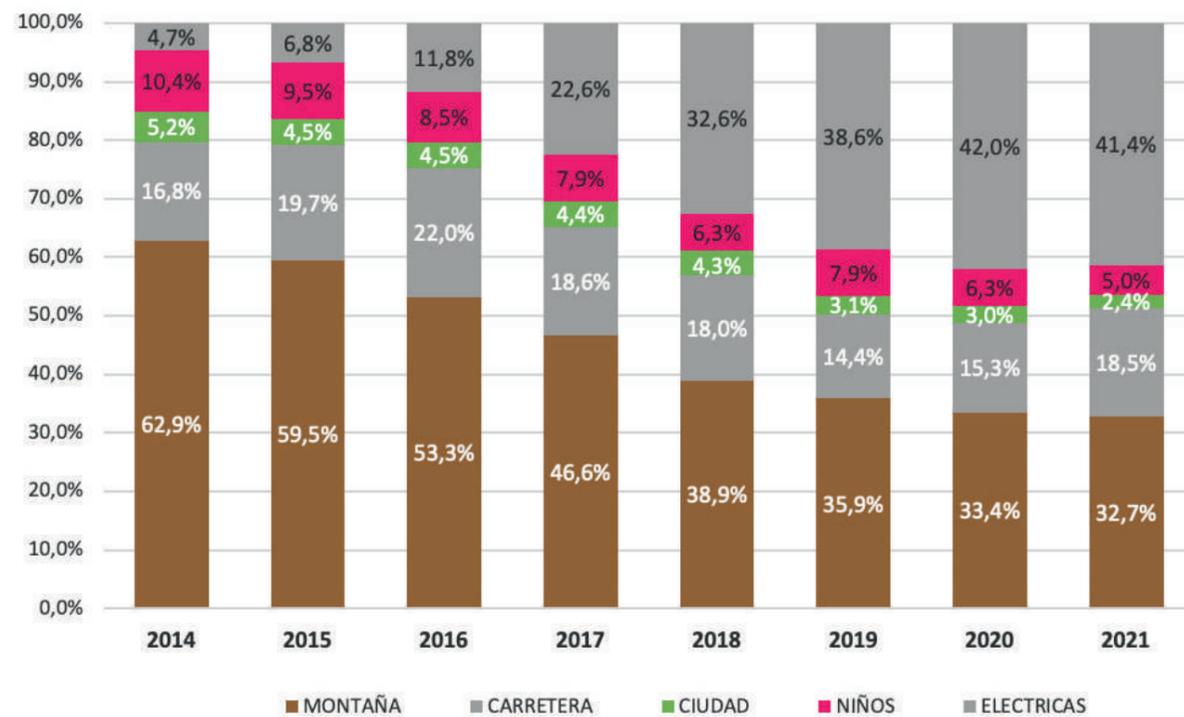
**Eléctricas incluye urbanas.

Gráfico evolución del volumen de ventas (valor) BICICLETAS por modalidad (2014-2021).



2. El mercado español de la bicicleta

Evolución ventas BICICLETAS por modalidad (% valor).



* Carretera, incluye Gravel

2.4 Evolución de la producción de Bicicletas en España

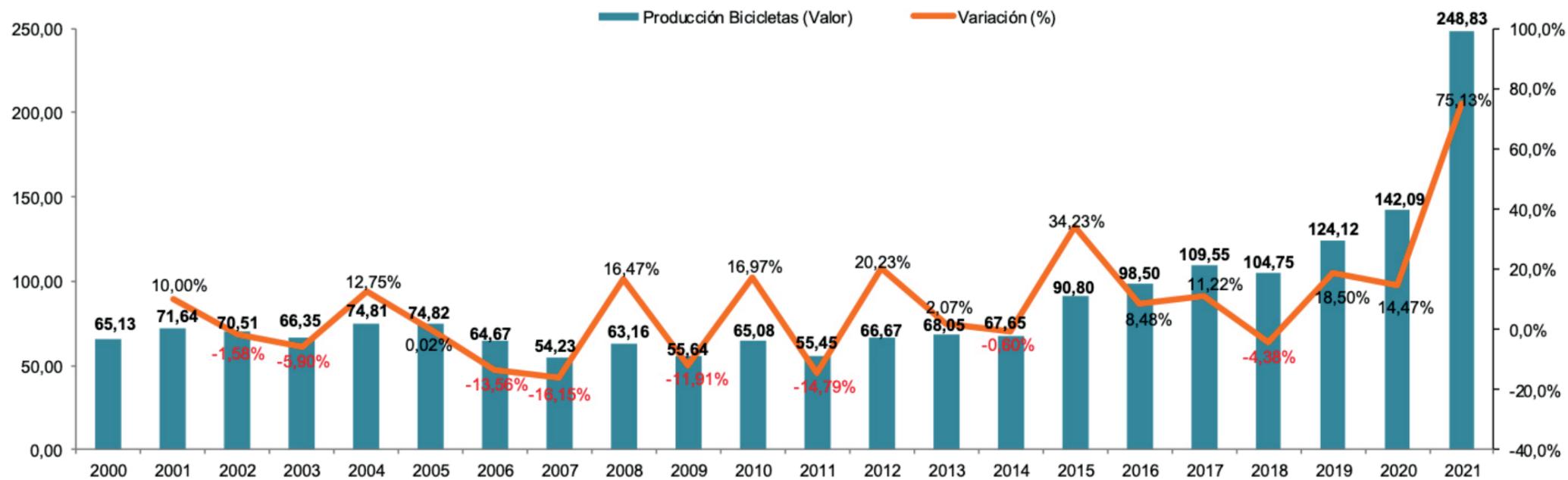
Evolución de la producción de Bicicletas en España en unidades.

Producción Bicicletas			Año 2021		
Año	Unidades	Tasa variación (%)	Trimestres	Producción (UDS.)	Tasa variación %
2006	377.819		I 2021	65.794	-
2007	312.432	-17,31%	II 2021	98.686	49,99%
2008	380.082	21,65%	III 2021	79.295	-19,65%
2009	333.472	-12,26%	IV 2021	88.975	12,21%
2010	398.017	19,36%			
2011	403.526	1,38%			
2012	373.354	-7,48%			
2013	374.517	0,31%			
2014	355.757	-5,01%			
2015	354.681	-0,30%			
2016	350.833	-1,08%			
2017	359.586	2,49%			
2018	249.692	-30,56%			
2019	225.425	-9,72%			
2020	210.950	-3,84%			
2021	332.750	57,74%			

Fuente: Ministerio de Industria, Energía y Turismo de España.

2. El mercado español de la bicicleta

Evolución de la producción de Bicicletas en España (2000-2021).



Evolución de la producción de Bicicletas en España en valor.

Producción Bicicletas		
Año	Valor (Millones €)	Tasa variación (%)
2006	64,67	-
2007	54,23	-16,15%
2008	63,16	16,47%
2009	55,64	-11,91%
2010	65,08	16,97%
2011	55,45	-14,79%
2012	66,67	20,23%
2013	68,05	2,07%
2014	67,65	-0,60%
2015	90,80	34,23%
2016	98,50	8,48%
2017	109,55	11,22%
2018	104,75	-4,38%
2019	124,12	18,50%
2020	142,09	14,47%
2021	248,83	75,13%

Año 2021		
Trimestres	Producción (valor*)	Tasa variación %
I 2021	40,83	-
II 2021	75,33	84,50%
III 2021	59,99	-20,36%
IV 2021	72,68	21,15%

* Millones €

Fuente: Ministerio de Industria, Energía y Turismo de España.



3. Beneficios sociales y económicos del uso de la bicicleta

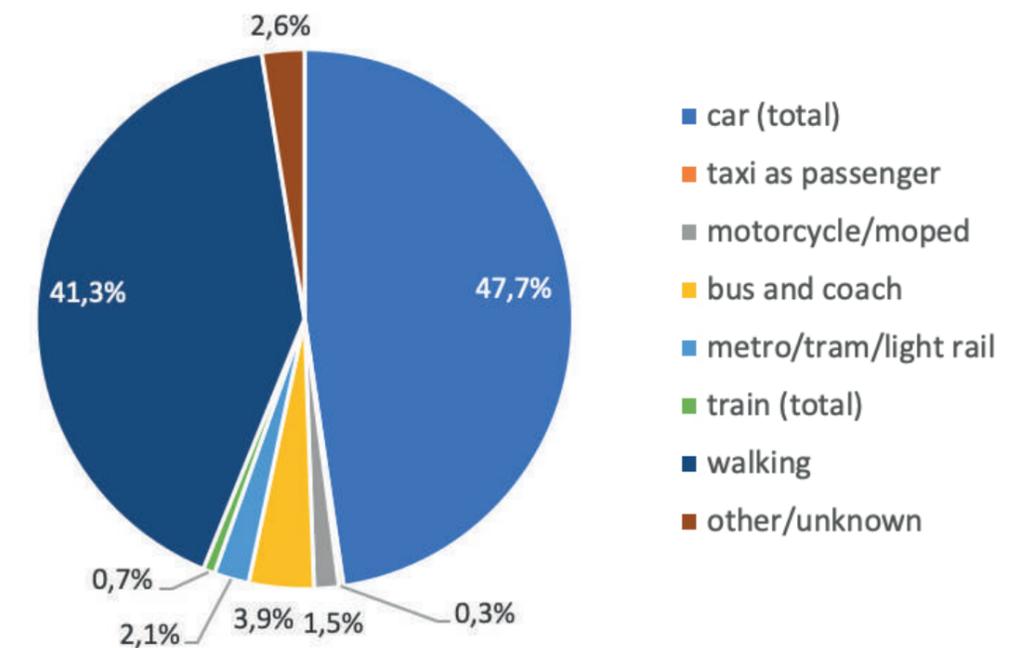
3.1 Reducción de las emisiones de CO₂

Para estimar las emisiones anuales de CO₂ que se ahorran en España gracias al uso de la bicicleta, primero necesitamos conocer el volumen de uso de la bicicleta en el país, es decir, los kilómetros recorridos en bicicleta al año.

Estos datos están disponibles (que sepamos por primera vez) en un estudio europeo publicado en diciembre de 2022¹ y basado en datos recogidos durante el periodo primavera/verano de 2021. El hecho de que estos datos no estén disponibles a nivel nacional en España, a diferencia de otros países que los incluyen en sus encuestas nacionales de desplazamientos, apunta a la necesidad de una recopilación de datos más exhaustiva sobre el uso de la bicicleta en el país.

Según el estudio mencionado, en España se recorren unos 10.000 millones de kilómetros al año en bicicleta. Para calcular el ahorro de emisiones correspondiente, tenemos que hacer suposiciones sobre los modos sustituidos por la bicicleta. Por lo que sabemos, no hay datos disponibles que nos permitan deducir directamente los porcentajes correspondientes a los distintos modos. Para una estimación aproximada, utilizamos como base el reparto modal expresado en viajes, excluyendo la bicicleta.

Reparto modal (desplazamientos) para España 2021, excluida la bicicleta.



¹ Armoogum et. al, 2022: Study on New Mobility Patterns in European Cities, Task A: EU-Wide Passenger Mobility Survey, Informe final.

3. Beneficios sociales y económicos del uso de la bicicleta

Las emisiones medias de CO₂ por pasajero-kilómetro de los distintos modos de transporte en España están disponibles en la página web del Instituto para la Diversificación y Ahorro de la Energía² (IDAE):

- Coche: 121 g CO₂ /pkm
- Motocicleta/ciclomotor: 53 g CO /pkm2
- Autobús urbano: 49 g CO /pkm2
- Tren urbano: 33 g CO /pkm2
- Metro/tranvía: 30 g CO /pkm2

Con estos datos, podemos calcular el ahorro bruto de emisiones de CO₂ de los niveles actuales de uso de la bicicleta en España:

Modo	Toneladas de emisiones de CO ₂ ahorradas al sustituir este modo de transporte por el uso de la bicicleta.
Coche + Taxi	582.494
Motocicleta/ciclomotor	7.914
Autobús	19.258
Metro/tranvía	6.314
Tren	2.353
Total	618.332

El ahorro bruto de emisiones asciende a 618.333 toneladas de emisiones de CO₂. De ahí hay que deducir las emisiones del ciclismo, que existen y están relacionadas, por ejemplo, con la producción de bicicletas, pero son mucho menores que las de los demás modos mencionados.

Un estudio reciente³ estima las emisiones de CO₂ del ciclismo en 4,9 g de CO₂ /pkm. Las emisiones correspondientes a los niveles actuales de uso de la bicicleta en España serían de 49.212 toneladas de CO₂, y el ahorro neto de emisiones corresponde a 569.121 toneladas de CO₂.

3.2 Beneficios para la salud

3.2.1 Beneficios generales para la salud

Los beneficios para la salud del uso de la bicicleta pueden calcularse utilizando la Herramienta de Evaluación Económica Sanitaria de los desplazamientos a pie y en bicicleta (HEAT) de la Organización Mundial de la Salud (OMS)⁴.

La herramienta ha sido desarrollada por un grupo de investigadores y expertos internacionales independientes para la OMS, y se basa en las mejores pruebas disponibles y en supuestos transparentes. Calcula el valor de la reducción de la mortalidad resultante de determinadas cantidades de desplazamientos a pie o en bicicleta y del aumento de los niveles de actividad física que conllevan. Además de los beneficios del aumento de la actividad física, la herramienta también tiene en cuenta los efectos sobre la mortalidad de la exposición a la contaminación atmosférica y a los accidentes de tráfico mientras se camina o se va en bicicleta.

El cálculo para España se basa en los resultados de la encuesta europea sobre desplazamientos mencionada anteriormente, según la cual, en 2021, cada español de entre

15 y 84 años montaba en bicicleta una media de 3,81 minutos al día. Actualmente, la herramienta HEAT sólo permite realizar cálculos para la población de entre 20 y 64 años, por lo que aquí sólo se incluye esta parte de la población española.

Utilizando estos datos y los parámetros estándar del país para España que ya están incluidos en la herramienta, el cálculo da los siguientes resultados:

	Muertes prematuras evitadas al año	Valor monetario (millones €)
Beneficios brutos vinculados a la reducción de la mortalidad	1.508	3.8200 M€
Efectos de la exposición a la contaminación atmosférica	-76	-0,1920 M€
Efectos de las colisiones en el tráfico	-37	-0,0934 M€
Beneficios netos	1.395	3.5346 M€

² Instituto para la Diversificación y Ahorro de la Energía: EMISIONES DE CO₂ POR MODOS DE TRANSPORTE MOTORIZADO, consultado el 19 de enero de 2023, <https://www.movilidad-idae.es/destacados/emisiones-de-co2-por-modos-de-transporte-motorizado>

³ Brand, C. et. al. (2021). The climate change mitigation impacts of active travel: Evidence from a longitudinal panel study in seven European cities. *Global environmental change*, 67, 102224.

⁴ <https://www.heatwalkingcycling.org/>

3. Beneficios sociales y económicos del uso de la bicicleta

Según estos cálculos realizados con la herramienta HEAT, el uso de la bicicleta a los niveles actuales en España evita casi 1.400 muertes prematuras anuales, con unos beneficios monetarios netos de más de 3.500 millones de euros.

También muestran que los beneficios para la salud ligados a la reducción de la mortalidad son más de 13 veces superiores a las pérdidas combinadas debidas a la exposición de los ciclistas a la contaminación atmosférica y a los accidentes de tráfico. La adopción de medidas para mejorar la calidad del aire y la seguridad vial de los usuarios de la movilidad activa contribuirá a mejorar aún más esta proporción.

3.2.2 Impacto de la pandemia de COVID

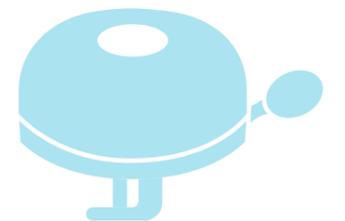
La pandemia mundial de COVID que asoló el mundo entre 2020 y 2022 tuvo un profundo impacto en la vida de las personas, y también en su comportamiento en materia de movilidad. Durante la primera fase de la pandemia en 2020, muchas autoridades locales y regionales reaccionaron creando rápidamente infraestructuras temporales para un uso (más) seguro de la bicicleta, como carriles bici "emergentes" o zonas de tráfico calmado.

En el caso de España, la Federación Europea de Ciclistas identificó más de 200 kilómetros de este tipo de medidas, lo que sitúa al país en el tercer puesto de Europa, por detrás de Francia (casi 900 kilómetros) e Italia (casi 600 kilómetros).

Varios indicadores muestran que estas y otras acciones, así como los cambios generales en los comportamientos de movilidad, han tenido un impacto positivo en el uso de la bicicleta en España:

- » La encuesta europea sobre desplazamientos mencionada anteriormente también analizó el impacto de COVID en los comportamientos de movilidad. En España, el grupo de encuestados que afirmó que el COVID había tenido un fuerte impacto en su movilidad tenía una cuota modal de uso de la bicicleta un 11% superior a la de todos los encuestados, lo que indica que la bicicleta ganó popularidad como modo de transporte en este grupo. Sin embargo, el efecto fue menor que en Portugal (46%), Francia (39%) e Italia (25%).
- » La empresa Eco-Counter, que proporciona sistemas automáticos de conteo de ciclistas y peatones principalmente a autoridades regionales y locales de todo el mundo, ha creado una herramienta que hace un seguimiento del tráfico ciclista en diferentes países desde el inicio de la pandemia, tomando como base el año 2019, anterior a la pandemia.⁶ En el caso de España, identificaron un aumento en el tráfico de bicicletas del 21% en días laborables y del 23% en fines de semana entre 2019 y 2022, lo que indica niveles sustancialmente más altos de uso de la bicicleta tanto para ocio como para desplazamientos diarios.
- » Como fuente española, el Barómetro de la Bicicleta de 2022 de la Red de Ciudades por la Bicicleta⁷ también muestra un aumento en la proporción de encuestados que se desplazan en bicicleta al menos ocasionalmente, pasando del 52,9% en 2019 al 57,1% en 2022. La proporción de ciclistas frecuentes (al menos una vez por semana) ha aumentado del 23,3% en 2019 al 32,5% en 2022 en días laborables.

Full year analysis.



⁶ <https://www.eco-counter.com/cycling-data-tracker/>

⁷ https://www.ciudadesporlabicicleta.org/wp-content/uploads/2022/11/Barometro-Bicicleta-2022_Informe.pdf

3. Beneficios sociales y económicos del uso de la bicicleta

3.3 Movilidad urbana y ciclogística

3.3.1 Tendencias del ciclismo urbano

El Barómetro de la Bicicleta de 2022 muestra que los niveles de uso de la bicicleta en España son significativamente más altos en las grandes ciudades de más de 450.000 habitantes, donde el 66,0% de los encuestados indica que utiliza la bicicleta al menos ocasionalmente, frente al 55,6% en las ciudades y municipios más pequeños.

Curiosamente, este porcentaje es menor en las ciudades de entre 50.000 y 100.000 habitantes, con un 52,7%, lo que indica un elevado potencial de mejora de las condiciones para el uso de la bicicleta en estos municipios de tamaño medio.

El mismo patrón se observa en el caso de los ciclistas frecuentes (aquellos que usan la bicicleta al menos una vez por semana): las ciudades más grandes, con más de 450.000 habitantes, tienen un 39,5% de ciclistas frecuentes, y las ciudades de entre 50.000 y 100.000 habitantes, un 29,8%.

Entre las ciudades más pobladas, Valencia (44,7%), Sevilla (44,5%) y Barcelona (42,0%) tienen los porcentajes más altos de ciclistas frecuentes, lo que muestra claramente que las inversiones en infraestructuras ciclistas en estas ciudades en los últimos años han tenido efectos muy positivos en el uso de la bicicleta.

3.3.2 Bicicletas públicas compartidas

Los sistemas públicos de bicicletas compartidas son un componente importante de la movilidad ciclista en España. Según el Observatorio de la Bicicleta de 2022 de la Red de Ciudades por la Bicicleta,⁸ el 50% de las 40 administraciones locales y 4 territoriales encuestadas contaban con un sistema de bici pública compartida en 2022, frente al 51,5% de la última encuesta de 2020. Sin embargo, el número de bicicletas públicas por cada 1000 habitantes ha aumentado de 1,1 en 2020 a 1,4 en 2022.

La proporción de bicicletas eléctricas en el parque de bicicletas públicas ha aumentado del 16,9% en 2020 al 20,7% en 2022. Como complemento a estos datos desde la perspectiva de los usuarios, el Barómetro identificó que el 33,1% de los encuestados conocía un sistema público de bicicletas compartidas en su municipio y que alrededor de un tercio de ellos, es decir, el 10,4% de la población general, lo utilizaba.

Al igual que ocurre con el uso de la bicicleta en general, las ciudades de Valencia (30,3%), Barcelona (30%) y Sevilla (29,6%) son las que cuentan con un mayor porcentaje de usuarios de bicicletas públicas compartidas, muy por encima de la media nacional.

3.3.3 Ciclogística

Según datos de la Red de Ciudades por la Bicicleta de marzo de 2022,⁹ más de 50 empresas especializadas que operan en 35 ciudades desarrollan su actividad en el sector de la ciclogística en España.



© Red de Ciudades por la Bicicleta, 2022

⁸ <https://www.ciudadesporlabicicleta.org/wp-content/uploads/2022/12/OBSERVATORIO-DE-LA-BICICLETA-2022-diciembre-2022.pdf>

⁹ <https://www.ciudadesporlabicicleta.org/wp-content/uploads/2022/03/RCxB-Guia-de-recomendaciones-para-el-impulso-de-la-ciclogistica-en-ciudades-2022-OK.pdf>

3. Beneficios sociales y económicos del uso de la bicicleta

Según la encuesta realizada entre las administraciones locales y regionales, el 36,4 % de las administraciones apoyaron de alguna forma la ciclogística, lo que supone un fuerte aumento con respecto al 11,5 % de 2020. La medida más mencionada en la encuesta fue la promoción de la ciclogística como estrategia de distribución de mercancías en zonas de bajas emisiones, por el 18,2% de las administraciones. Los planes de ayuda financiera para la compra de bicicletas de carga fueron mencionados por el 6,8% de las administraciones.

3.4 La bicicleta eléctrica

En estos momentos las bicis eléctricas son sin duda la categoría que más está evolucionando a todos los niveles. Es una modalidad muy amplia, por la cantidad de sub-categorías que tiene: bicicletas eléctricas urbanas, de carga, plegables, de carretera, gravel, mtb, etc. cada una de ellas con sus características, necesidades y tecnología.

Se trata de un vehículo eléctrico que permite mejorar las prestaciones de una bicicleta convencional a nivel de esfuerzo, autonomía y a nivel de precio también es equilibrado, y no se desvía del precio de una bicicleta de altas prestaciones, factores que coches y motos eléctricos todavía no han logrado.

Todo ello ha atraído una gran cantidad de nuevos usuarios más diversos, por un lado, democratizando y socializando el uso de la bicicleta, y por otro ha permitido seguir usando la bicicleta a quienes se planteaban dejarlo, por razones de edad o limitaciones físicas.

Este equilibrio no solo ha traído nuevos usuarios, sino que también ha puesto a las bicicletas eléctricas en el punto de mira de la industria del automóvil y especialmente de la motocicleta: lanzando cada vez más marcas sus bicicletas eléctricas que comercializan en su propio canal.

En España, el mercado de las bicicletas eléctricas se ha consolidado como la categoría que más factura dentro del sector. Con 223.631 unidades vendidas en 2021 (que representa un +5,15% más que el 2020 y el 14,23% del total de las bicis vendidas) copan el 41,38% de la facturación total en bicicletas (640M de euros) y crecieron un 13,61% en el último año.

También es sin lugar a dudas la categoría que más potencial tiene, especialmente en el apartado de movilidad, pero también de ocio. En 2020 se vendieron en Europa 4,5M de bicicletas eléctricas, y se estima que sean 11M en 2025 y 17M en 2030. En Estados Unidos las bicicletas eléctricas, como en España y Europa, son ya el vehículo eléctrico más vendido.

Si miramos por subcategorías, sin lugar a dudas las bicicletas eléctricas de montaña son las más vendidas con un 67% del total, seguidas por las bicicletas eléctricas urbanas con un 30% y las bicicletas eléctricas de carretera con un 3%.

Los problemas de suministro en años pasados y la falta de ayudas a la compra de bicicletas, como en otros países de nuestro entorno, han limitado sin duda su crecimiento en los últimos dos años.



Las bicicletas eléctricas urbanas

La bicicleta eléctrica es una categoría joven, pero con un enorme desarrollo y potencial. A día de hoy, cuenta con un sinfín de categorías: bicicletas eléctricas urbanas, de trekking, carretera, montaña o gravel. También de carga para ciclogística y speed e-bikes.

Las bicicletas eléctricas urbanas son una categoría muy fragmentada a nivel de marcas, con un gran número de empresas que las producen, muchas de ellas pequeñas, y de venta en muchos y diversos canales aparte de las tiendas de bicicletas propiamente (grandes superficies, e-commerce, tiendas de electrónica, de electrodomésticos...)

Dentro de esta categoría también incluimos las bicicletas eléctricas de carga (o e-cargo bikes) que en España todavía son muy escasas, pero crecen, empujadas por el transporte de última milla o incluso cada vez más a nivel familiar.

También destacar en esta categoría la cada vez más frecuente presencia de las bicis eléctricas dentro de los alquileres urbanos, un ejemplo claro son las casi 3.000 bicicletas urbanas de la flota de 8.000 bicis de alquiler municipal que hay en Barcelona o los nuevos sistemas de Valladolid y Madrid, una buena manera de que el gran público conozca las bicis eléctricas y sus comodidades. Por último, resaltar que la gran mayoría de los repartidores de última milla, utilizan bicicletas de montaña eléctrica en sus repartos.

3. Beneficios sociales y económicos del uso de la bicicleta



Las bicicletas eléctricas urbanas

La bicicleta eléctrica es una categoría joven, pero con un enorme desarrollo y potencial. A día de hoy, cuenta con un sinfín de categorías: bicicletas eléctricas urbanas, de trekking, carretera, montaña o gravel. También de carga para ciclogística y speed e-bikes.

Las bicicletas eléctricas urbanas son una categoría muy fragmentada a nivel de marcas, con un gran número de empresas que las producen, muchas de ellas pequeñas, y de venta en muchos y diversos canales aparte de las tiendas de bicicletas propiamente (grandes superficies, e-commerce, tiendas de electrónica, de electrodomésticos...).

Dentro de esta categoría también incluimos las bicicletas eléctricas de carga (o e-cargo bikes) que en España todavía son muy escasas, pero crecen, empujadas por el transporte de última milla o incluso cada vez más a nivel familiar.

También destacar en esta categoría la cada vez más frecuente presencia de las bicis eléctricas dentro de los alquileres urbanos, un ejemplo claro son las casi 3.000 bicicletas urbanas de la flota de 8.000 bicis de alquiler municipal que hay en Barcelona o los nuevos sistemas de Valladolid y Madrid, una buena manera de que el gran público conozca las bicis eléctricas y sus comodidades. Por último, resaltar que la gran mayoría de los repartidores de última milla, utilizan bicicletas de montaña eléctrica en sus repartos.

La Tecnología

En estos momentos los objetivos más perseguidos por las marcas para incorporar a sus bicicletas eléctricas son la integración de cableado y componentes el cuadro, una mayor potencia en los motores, un aumento de la autonomía, conectividad especialmente en las bicicletas eléctricas urbanas y todo ello buscando la mayor ligereza posible. En estos momentos es la categoría más tecnológica del sector, y la que mayores avances y novedades aporta y aportará.

También en el apartado de componentes cada día son más las marcas de automoción que desarrollan sus componentes para entrar en la industria de las bicicletas eléctricas.

A nivel de motores vemos una constante evolución y una especialización para cada sub-categoría, así por ejemplo vemos para bicicletas de montaña la aparición de nuevos modelos que buscan la mayor ligereza para aportar solo un poco de ayuda en los momentos más críticos, más ligeras y manejables que las convencionales, para salidas explosivas donde prima el rendimiento y la estética, las "Light e-bikes", ello en detrimento de la potencia o la autonomía, son solo para ayudas puntuales. Este tipo de motor también se está aplicando la carretera, motores que pasan casi desapercibidos a la vista. En el otro extremo tenemos los motores para speed e-bikes, que buscan el máximo de potencia y velocidad.

En bicicletas eléctricas urbanas podemos destacar como gran novedad la aparición de los motores Cargo Line, especialmente desarrollados para bicis E-cargo, ya disponibles en marcas como Bosch o Shimano.

Todos ellos sin olvidar integrarse al máximo en los cuadros buscando la máxima resistencia, ligereza y las mínimas dimensiones, para maximizar su eficiencia, que sean

bicis ágiles, manejables y cómodas, ya sean de montaña, road o urban. También destacar algunas marcas de bicis que ya disponen de motores propios como puede ser Giant por ejemplo.

En las baterías, la evolución también es constante y cada día son más los proveedores que se suman, buscando baterías con mayor autonomía, rapidez de carga y ligereza. Las de 750Wh ya son una constante en muchos modelos, o los modelos con doble batería. Llegan ya las de 1100w. Pero como comentábamos antes también hay los modelos donde el motor y la batería son solo una leve ayuda para momentos de apuro, en estos casos se buscan baterías muy pequeñas y de poca autonomía.

La conectividad es otro de los grandes protagonistas especialmente en el ciclismo urbano, la interacción entre el hardware y el software, ya permite gestionar mediante aplicaciones todos los detalles del comportamiento de la bicicleta, ya sea mediante display o aprovechando el Smart-phone y la unidad de mando Led, para registrar o dirigir tus rutas (GPS) o diagnosticar problemas- entre otras muchas cosas más - como sucede en la automoción. En estos momentos ya es posible, mediante la conectividad, acceder también a la seguridad del vehículo (antirrobo), o en la conducción, control de flotas (geolocalización, lot) autonomías, igual que en otros vehículos.

Los display son sólo cada vez más intuitivos, en ocasiones auténticos ordenadores de abordo, con pantallas táctiles y todo integrado, que conectan con nuestros teléfonos y relojes, y nos permiten seguir mapas o controlar fácilmente decenas de parámetros ya sean consumos o pulsaciones, por ejemplo. Y en ocasiones minimalistas aprovechando la conectividad con el smartphone para visualizar o programar.

3. Beneficios sociales y económicos del uso de la bicicleta



El cuadro, las marcas buscan la máxima integración de motor y batería en el cuadro. Vemos bicicletas eléctricas ligeras ya sean en aluminio o carbono, que estén por debajo de los 12-15 Kg y que tengan un comportamiento lo más similar posible a una bici convencional. Cuadros robustos, buscando la máxima resistencia, ligereza y las mínimas dimensiones, para maximizar su eficiencia, mejorar la relación peso-autonomía, que sean bicis ágiles, manejables y cómodas, ya sean de montaña, carretera o urbanas. Y todo ello cuidando hasta el último detalle como la integración del cableado por el interior de manillares y potencias buscando la protección del cableado y líneas más limpias, por ejemplo.

Las bicicletas eléctricas incorporan cada vez más componentes de seguridad como pueden ser buenas luces, luz de freno, frenos de disco hidráulicos adaptados a las bicicletas eléctricas, ABS, radares, ruedas más reforzadas y de diferentes medidas y anchos, neumáticos de diferentes tipos dibujos en función de las modalidades y usos. También los mousses empiezan a ser cada vez más frecuentes. Y correas de carbono en sustitución de la cadena, cambios de marcha de buje internos sin ningún tipo de mantenimiento. Se busca una buena resistencia de todos y cada uno de los componentes, en especial los grupos pues el mayor peso de la bici y el empuje del motor implican un mayor desgaste. Frenos de disco hidráulicos adaptados a las bicicletas eléctricas, pastillas de frenos especiales. A nivel de suspensiones también hay adaptaciones específicas para bicicletas eléctricas. Grupos específicos y cambios de marcha de buje internos sin ningún tipo de mantenimiento.

Para acabar este apartado de tecnología mencionar la clara tendencia al "Made in Spain" con la vuelta de producción a España y Europa, confirmando la tendencia hacia proveedores más locales y cercanía con el consumidor final.

Accesorios

Inicialmente no existía una estética ligada a las bicicletas eléctricas y se utilizaban todo tipo de accesorios. Evidentemente con el crecimiento de esta categoría han empezado a estar disponible todo tipo de equipaciones y accesorios buscando cubrir las necesidades específicas de las bicicletas eléctricas y su público.

En el ámbito urbano, se utilizan las prendas ya existentes para el ciclismo urbano convencional: cascos más redondos, con minivisetas, sin mucha ventilación y incluso con luces integradas y conectividad, buscando la máxima protección, colores lisos y discretos. A nivel textil chaquetas impermeables, con detalles reflectantes y cómodas, tipo pantalones jeans estrechos, muy elásticos, refuerzos en la entrepierna y con detalles reflectantes en la parte baja los más técnicos. Aquí sí hay una gran amalgama de bolsas, ya sea tipo alforjas de bikepacking o mochilas técnicas, con protección para el PC, e incluso sujeción para el portabultos.

Otros accesorios que cobra especial protagonismo en las bicicletas eléctricas urbanas son las luces y los antirrobo.

El Canal

Actualmente la tienda especialista es el principal vendedor de bicicletas eléctricas, cubriendo el 53,69% de las unidades vendidas en el país y representando el 84,37% en valor. Las tiendas multideporte venden el 31,35% de las unidades, pero de gama baja y media, con un 9,81% del valor total y por último las grandes superficies con un 14,96% del volumen y un 5,82% del valor centradas en productos de primer precio, y principalmente urbanas.

El e-commerce todavía es un canal poco utilizado por las marcas históricas/reconocidas del sector, a pesar de que cada vez más vemos fórmulas mixtas, donde puedes comprar en la web oficial y recoger en la tienda oficial de la zona. El e-commerce es un canal muy utilizado por marcas menos conocidas, especialmente urbanas.

Formación

El servicio técnico y la formación del punto de venta, así como la garantía de los vehículos ha sido clave para el gran auge de las bicicletas eléctricas. Atrás quedan aquellas primeras bicicletas de marcas desconocidas de hace una década, fabricación asiática y poca calidad.

El servicio técnico de los puntos de venta es cada vez más bueno, las principales marcas de bicicletas y fabricantes de motores dan especial importancia a la formación e imparten sus formaciones anualmente como parte de sus planes de fidelización, ya sean presenciales o cursos online. Incluso hay marcas que exigen aprobar sus cursos de formación a los nuevos concesionarios para trabajar con ellas.

3. Beneficios sociales y económicos del uso de la bicicleta

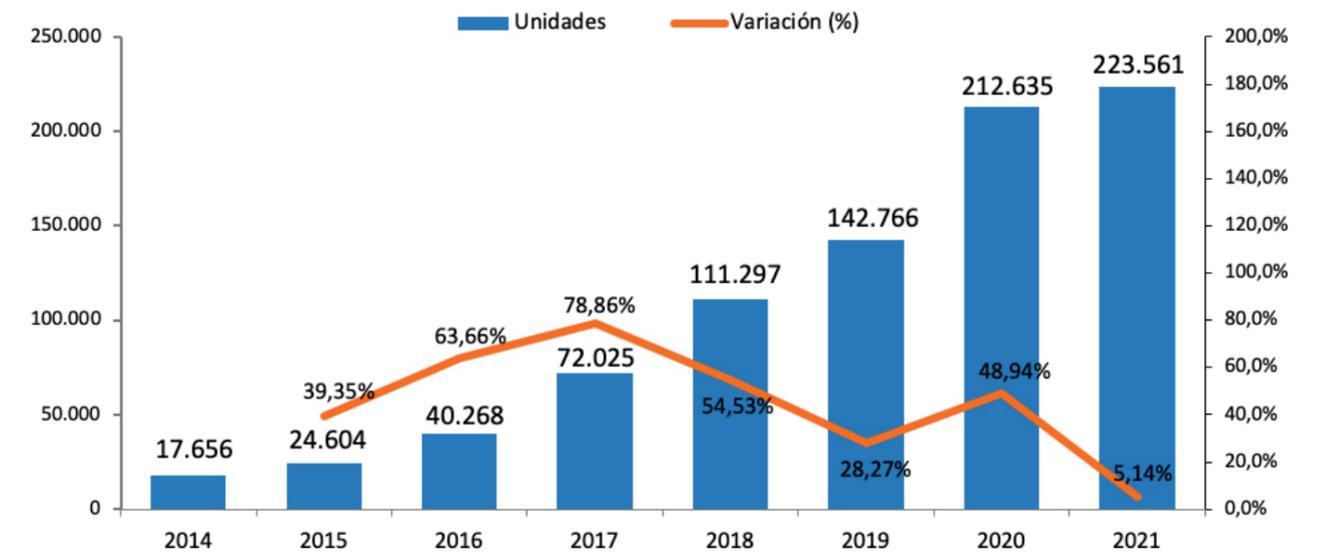
3.5 Cicloturismo

Hasta ahora no se disponía de muchos datos sobre el cicloturismo en España y su impacto económico. Un estudio europeo de 2012¹⁰ dio una estimación aproximada de 80 millones de excursiones de un día y 0,89 millones de viajes con pernoctación al año, con un impacto combinado de 1.620 millones de euros anuales en España. A nivel local, un estudio para el Consorcio de Vías Verdes de Girona evidenció que la red cicloturística en esta provincia creó un valor económico total de 3,42 millones de euros y más de 60 oportunidades de empleo solo en 2018.¹¹



Evolución volumen de ventas (unidades) bicicletas eléctricas.

	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Bicicletas eléctricas	24.604	40.268	72.025	111.297	142.766	212.635	223.561



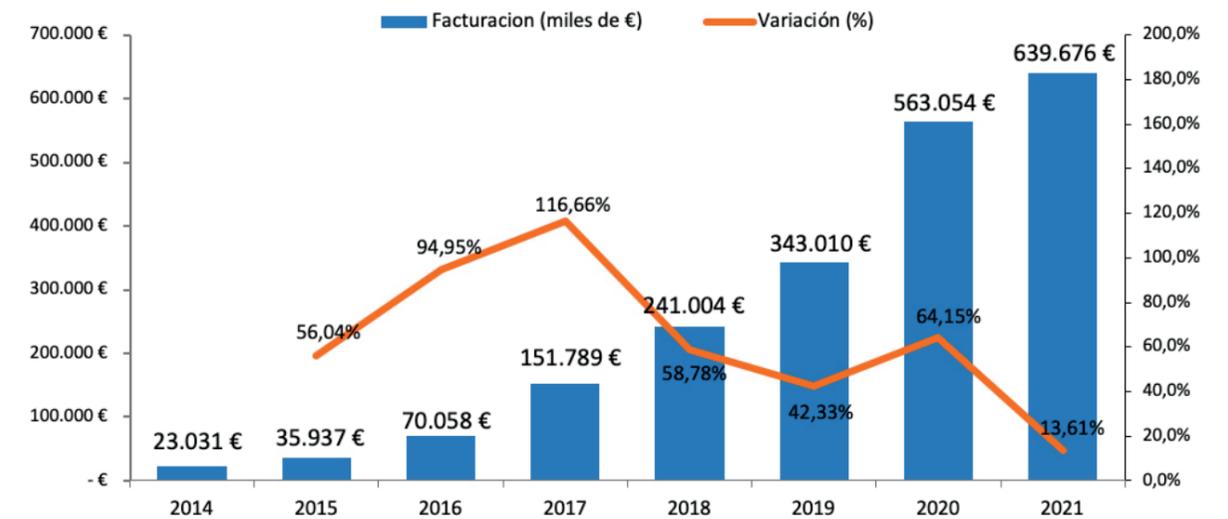
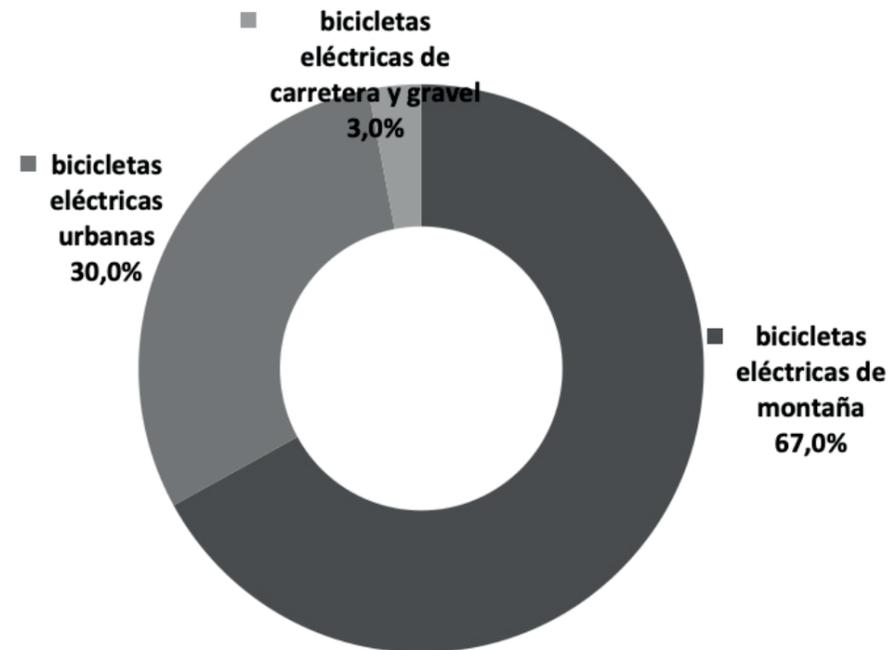
¹⁰ Weston et.al, 2012: *The European Cycle Route Network EuroVelo - Challenges and Opportunities for Sustainable Tourism*, extraído de [https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/STUD/2012/474569/IPOL-TRAN_ET\(2012\)474569_EN.pdf](https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/STUD/2012/474569/IPOL-TRAN_ET(2012)474569_EN.pdf).

¹¹ https://www.viesverdes.cat/es/noticias_actualitat/nuestras-rutas-generan-un-impacto-economico-de-35-millones-e-en-el-territorio-el-2018/

3. Beneficios sociales y económicos del uso de la bicicleta

Bicicletas eléctricas	
	Cuota %
Bicicletas eléctricas de montaña	67 %
Bicicletas eléctricas urbanas	30 %
Bicicletas eléctricas de carretera y gravel	3 %
TOTAL	100 %

Bicicletas eléctricas de montaña incluye trekking
Bicicletas eléctricas urbanas incluye bicicletas de carga



Evolución volumen de ventas (valor) bicicletas eléctricas

	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Bicicletas eléctricas	35.937 €	70.058 €	151.789 €	241.004 €	343.010,5 €	563.054 €	639.676 €

Miles de €

En materia de infraestructuras, varios indicadores apuntan hacia una evolución positiva en el aprovechamiento del potencial del cicloturismo en España. La red europea de rutas ciclistas de largo recorrido EuroVelo¹² está representada con tres rutas en España, que suman casi 4.200 kilómetros. De ellos, el 74% se han desarrollado en 2022, según datos del informe sobre el estado de desarrollo de las rutas EuroVelo. También hay más de 3.200 kilómetros de las muy populares "Vías Verdes", antiguas líneas de ferrocarril reconvertidas, distribuidas en 130 rutas por todo el país¹³.

¹² https://pro.eurovelo.com/download/document/EuroVelo%20Route%20Status%20Report_2022_FINAL.pdf

¹³ <https://viasverdes.com/publicaciones/PDF/folleto%20vias%20verdes%20ENERO%202023.pdf>

4. Instrumentos fiscales y financieros de apoyo a la compra de bicicletas convencionales y eléctricas en Europa



Según el rastreador de incentivos fiscales y financieros de la ECF¹⁴, 17 países de la UE, más el Reino Unido y Noruega, tienen o han tenido algún tipo de sistema de incentivos fiscales o financieros para la compra de bicicletas a nivel nacional durante los últimos años.

El alcance y el diseño de estos sistemas de ayudas varía mucho y abarca desde incentivos muy específicos, por ejemplo, para el uso comercial de bicicletas de carga, hasta incentivos fiscales generales para ir en bicicleta al trabajo o incentivos nacionales a la compra de bicicletas eléctricas.

Hasta ahora, pocos de estos planes se han evaluado de forma sistemática. Uno de los primeros países en introducir subvenciones para bicicletas eléctricas a escala nacional, regional y local fue Austria¹⁵. Ya entre 2009 y 2011, más de 20.000 beneficiarios en el país disfrutaron de subvenciones para la compra de vehículos eléctricos, en la mayoría de los casos bicicletas eléctricas. Austria se convirtió así en un país precursor en Europa en cuanto a ventas de bicicletas eléctricas, a pesar de que el nivel de uso de la bicicleta en general es medio.

Francia contó con un programa general de incentivos a la compra de bicicletas eléctricas desde marzo de 2017 hasta febrero de 2018. Durante este periodo, más de 300.000 beneficiarios recibieron un incentivo de 200 euros por la compra de una bicicleta eléctrica, lo que convirtió a este programa en la mayor medida en favor del uso de la bicicleta financiada por el gobierno francés hasta ese momento¹⁶, con un presupuesto total de más de 62 millones de euros.

El plan fue evaluado por la agencia pública de investigación CEREMA mediante una encuesta entre los beneficiarios con casi 45.000 respuestas. La encuesta concluyó que la distribución por sexos de los beneficiarios estaba casi equilibrada, con un 47% de mujeres y un 53% de hombres. Esto puede compararse con la distribución por sexos de la encuesta europea sobre movilidad citada anteriormente, que arroja una cuota de uso de la bicicleta del 7% para los hombres y sólo del 3% para las mujeres en Francia.

Estos resultados contrastados apuntan hacia un impacto positivo del sistema de incentivos para incrementar el uso de la bicicleta por parte de las mujeres. El estudio también preguntaba a qué modos sustituyeron las bicicletas eléctricas adquiridas en el marco del plan.

Las respuestas muestran un elevado efecto de sustitución de los modos individuales motorizados: el 55% de los encuestados utilizaba antes un coche como conductor, el 3% como pasajero y el 3% un vehículo motorizado de dos ruedas (motocicleta, etc.).

Preguntados por su motivación, el 83% de los que habían sustituido los viajes en coche por viajes en bicicleta eléctrica dijeron que querían hacer más ejercicio físico, el 71% mencionaron la conciencia ecológica y el 38% citaron razones económicas¹⁷.

Suecia también puso en marcha un plan general de incentivos a la compra de bicicletas eléctricas durante un año a partir de septiembre de 2017. Casi 90.000 personas compraron una bicicleta a través del programa, con una prima media de 4.100 coronas suecas (unos 360 euros).

El impacto presupuestario total fue de 368 millones de coronas suecas (unos 32 millones de euros)¹⁸. Al igual que en Francia, se realizó una encuesta entre los beneficiarios de las primas por compra, a la que respondieron unos 3.500 encuestados.

A pesar de las diferentes condiciones y niveles de uso de la bicicleta en los dos países, los resultados son sorprendentemente similares: el equilibrio entre hombres y mujeres también se alcanzó prácticamente con el plan sueco (52% de hombres frente a 48% de mujeres), y los viajes en bicicleta eléctrica también sustituyeron en su mayoría a los viajes en transporte motorizado individual: aproximadamente el 50% durante todo el año, el 70% durante el verano y el 40% durante el invierno¹⁹.

Esto apunta al gran potencial de las bicicletas eléctricas para sustituir a los desplazamientos en coche tanto en países con altos niveles preexistentes de uso de la bicicleta, como Suecia, como en países con niveles más bajos, como Francia.

¹⁴ <https://ecf.com/resources/financial-incentives>

¹⁵ Wolf y Seebauer, 2014: *Adopción tecnológica de bicicletas eléctricas: A survey among early adopters, Investigación sobre el transporte Parte A*, 69 pp. 196-211.

¹⁶ <https://www.lemonde.fr/blog/transports/2017/10/08/profil-acquereurs-vae/>

¹⁷ CEREMA, 2018: *Evaluation du bonus vélo à assistance électrique (disponible previa solicitud)*.

5. El empleo en el sector de la bicicleta de España



En 2021 el sector de la bicicleta empleaba de manera directa a 23.221 personas en España. Estas cifras representan una plantilla media de 25,8 personas por empresa proveedora (362 empresas) y 4,6 personas por punto de venta.

La cifra total de empleo en el sector de la bicicleta creció un 2,88% con respecto al año anterior.

Por establecer una comparativa, las tiendas del sector deportivo (con 408 nuevos empleos) obtuvieron un crecimiento del 0,68% este último año, a diferencia de las tiendas de bicicletas que el incremento de empleados ha sido mucho mayor (2,54%).

5.1. Tipología del empleo

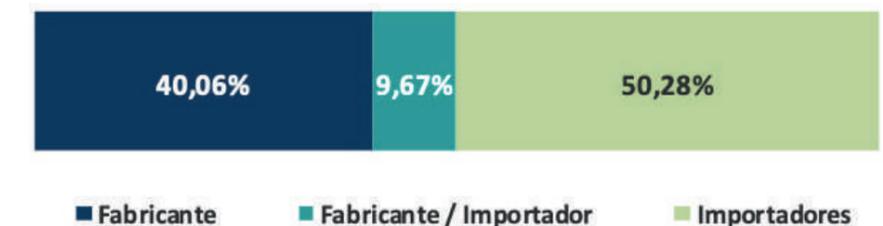
SECTOR DE LA BICICLETA				
Empresas	2021	2022	Evolución	
			Empleo	%
Proveedores	9.018	9.323	+305	+3,38%
Comercio	13.554	13.898	+344	+2,54%
TOTAL	22.572	23.221	+649	+2,88%

Empresas Proveedoras

El 40,06% del total de empresas son exclusivamente fabricantes nacionales, es decir, que su actividad se limita a la producción de marcas nacionales. Otro 50,28% son únicamente importadores de marcas internacionales. El 9,67% restante corresponde a aquellas compañías que además de ser productores nacionales dedican parte de su actividad a la importación.

Es conveniente precisar que el tipo de actividad que desarrollan las empresas que configuran el sector de la bicicleta en España plantea varias posibilidades: fabricante, importador, operador intracomunitario, filiales, agente general... Además, una misma compañía puede desarrollar al mismo tiempo distintas actividades. En el gráfico se desglosa el total de empresas agrupadas en tres grandes grupos: fabricantes nacionales, importadores y un último grupo que engloba a aquellas empresas que actúan al mismo tiempo como fabricantes nacionales y como importadores.

Distribución del número de empresas del sector de la bicicleta por actividad empresarial



¹⁸ <https://www.intersport.se/guider/cykelguider/elcykelpremie-i-ny-klimatsatsning>

¹⁹ <https://www.naturvardsverket.se/globalassets/media/publikationer-pdf/6800/978-91-620-6894-3.pdf>

5. El empleo en el sector de la bicicleta de España

2022		
ACTIVIDAD	Nº	%
Fabricante	145	40,06%
Fabricante/Importador	35	9,67%
Importadores	182	50,28%
TOTAL	362	100,00%

ACTIVIDAD	Nº	%
Fabricante/Importador	35	16,13%
Agente General	26	11,98%
Filiales	41	18,89%
Importadores	115	53,00%
TOTAL	217	100,00%

Distribución de puntos de venta de bicicletas por tipología distributiva.

	Puntos de Venta	%
Independientes	2.361	77,97 %
Grupos	31	1,02 %
Cadenas y Monomarca	636	21,00 %
TOTAL	3.028	100,00 %

A 1 de enero de 2022.

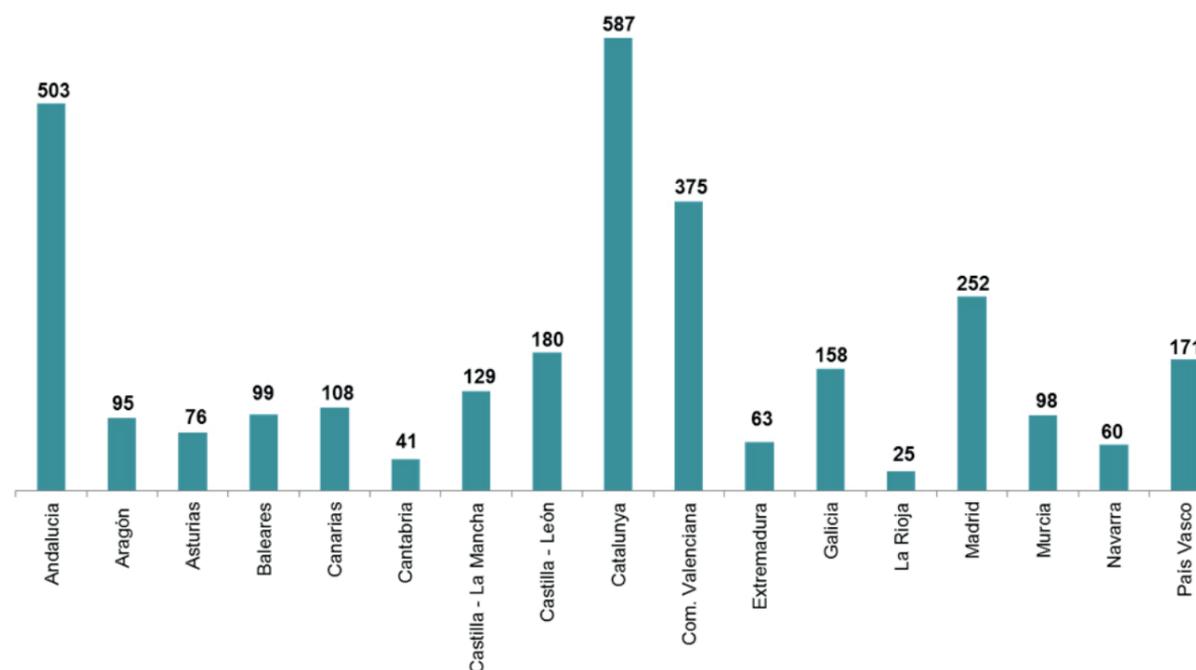
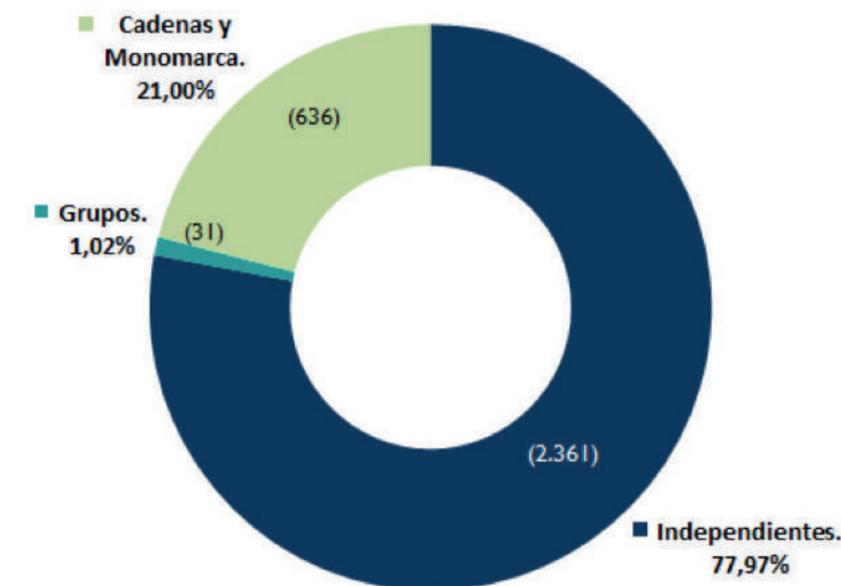
Puntos de venta

Año	Puntos de venta			Evolución Puntos Venta	Evolución Tiendas Multiproducto	Evolución Tiendas Bike
	Total Puntos de venta	Tiendas Multiproducto	Tiendas Bike			
2021	8.893	5.360	2.981	0,45 %	-0,19 %	1,02 %
2022	8.656	5.128	3.028	-2,67 %	-4,33 %	1,58 %

Los datos están tomados a 1 de enero de cada año.

Distribución de puntos de venta de bicicletas por CC.AA.

	Puntos de Venta	%
Andalucía	503	16,61 %
Aragón	95	3,14 %
Asturias	76	2,51 %
Baleares	99	3,27 %
Canarias	108	3,57 %
Cantabria	41	1,35 %
Castilla La Mancha	129	4,26 %
Castilla León	180	5,94 %
Catalunya	587	19,39 %
Com. Valenciana	375	12,38 %
Extremadura	63	2,08 %
Galicia	158	5,22 %
La Rioja	25	0,83 %
Madrid	252	8,32 %
Murcia	98	3,24 %
Navarra	60	1,98 %
País Vasco	171	5,65 %
Ceuta / Melilla	8	0,26 %
TOTAL	3.028	100,00 %

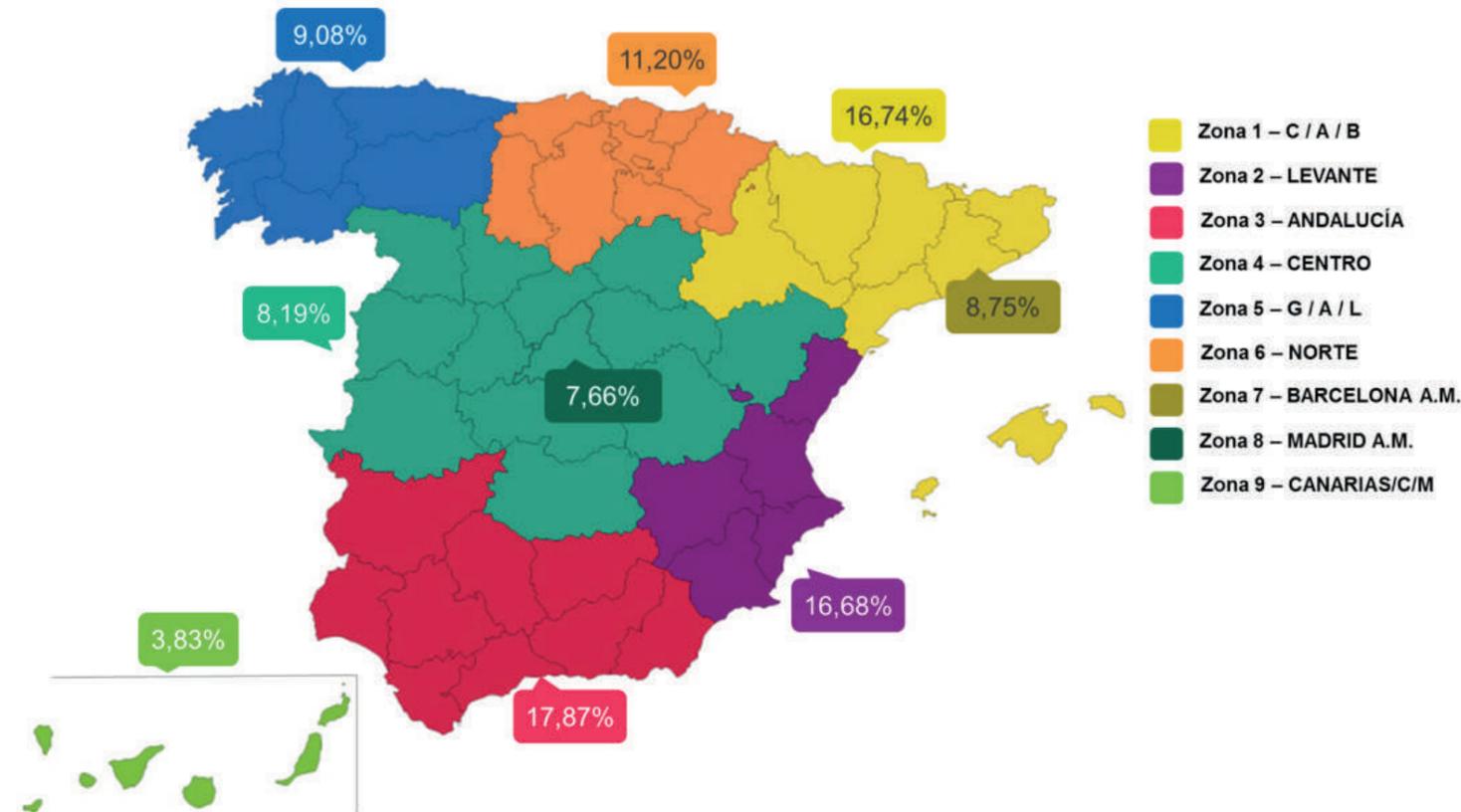


5. El empleo en el sector de la bicicleta de España

Distribución de puntos de venta de bicicletas por zonas geográficas.

	Puntos de Venta de Bicicletas	%
C/A/B	507	16,74 %
LEVANTE	505	16,68 %
ANDALUCIA	541	17,87 %
CENTRO	248	8,19 %
G/A/L	275	9,08 %
NORTE	339	11,20 %
BARCELONA A.M.	265	8,75 %
MADRID A.M.	232	7,66 %
CANARIAS /C/M	116	3,83 %
TOTAL	3.028	100,00 %

A 1 de enero de 2022.



Población/puntos de venta bike por Comunidades Autónomas (1/01/2022).

Zona 1 – C/A/B – Catalunya (excepto Barcelona capital y área metropolitana), Aragón, Illes Balears

Zona 2 – Levante

Zona 3 – Andalucía

Zona 4 – Centro (excepto Madrid capital y área metropolitana)

Zona 5 – G / A / L - Galicia, Asturias, León

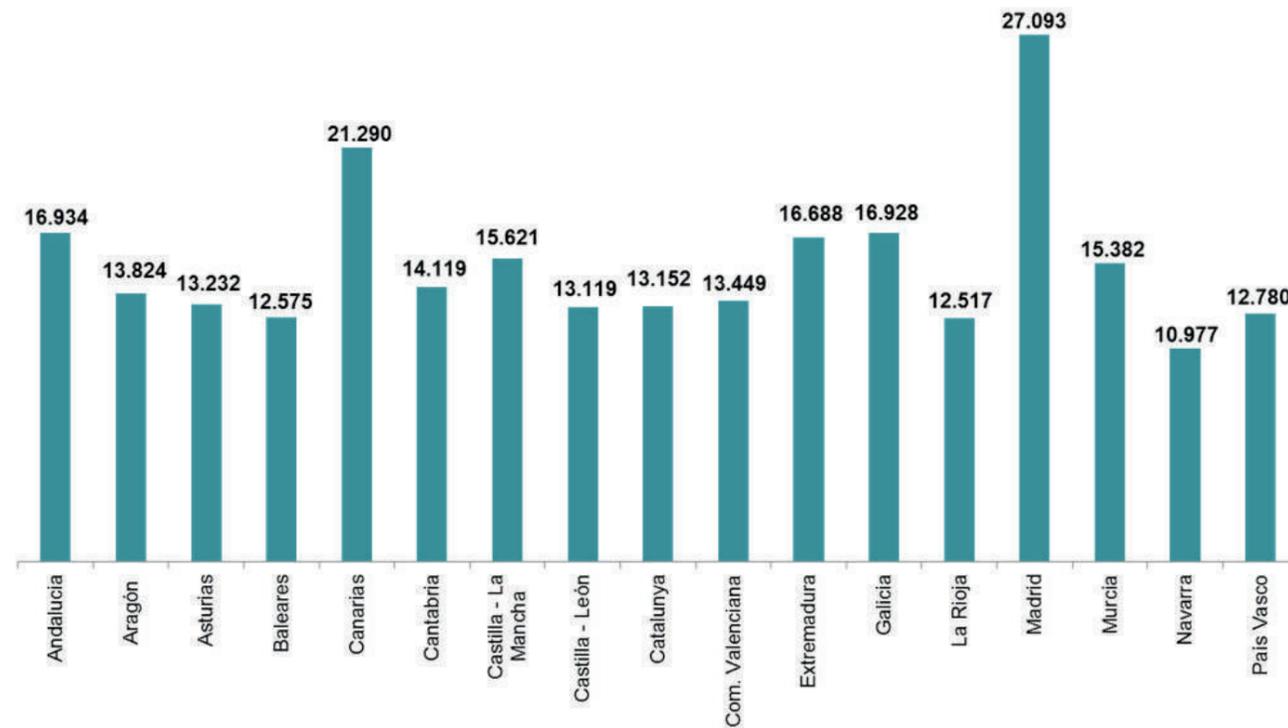
Zona 6 – Norte

Zona 7 – Barcelona y área metropolitana

Zona 8 - Madrid y área metropolitana

Zona 9 - Canarias /C/ M - Canarias, Ceuta, Melilla

5. El empleo en el sector de la bicicleta de España



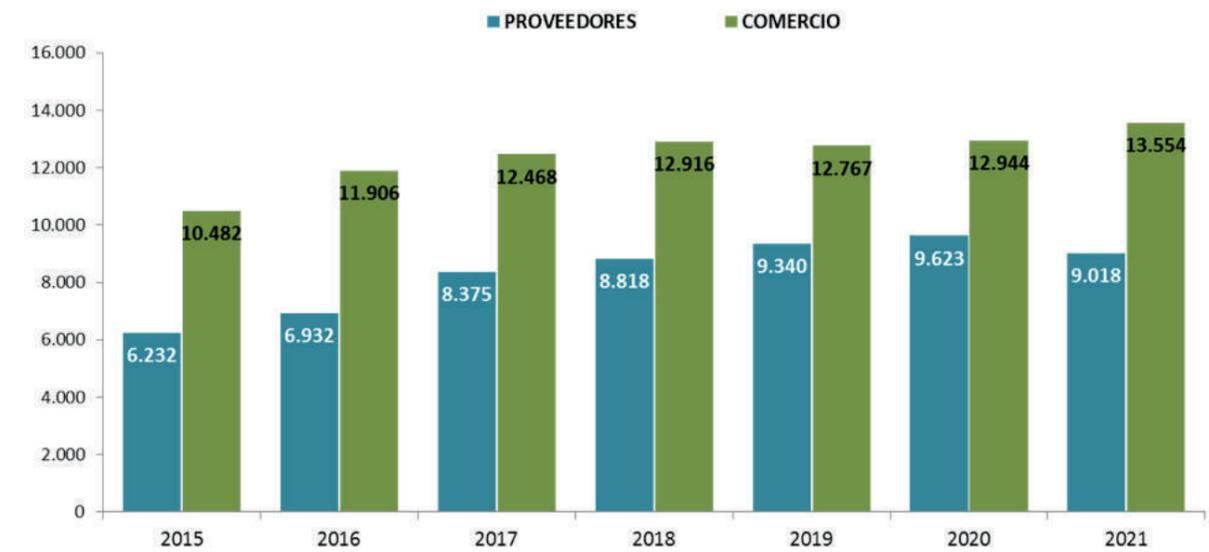
A 1 de enero de 2022.

Madrid le corresponden 27.093 habitantes por punto de venta de ciclismo. Es la comunidad con una mayor densidad de población por tienda. Las Comunidades con menos densidad de población por tienda son Navarra, Baleares y la Rioja.

*No incluye Ceuta y Melilla.

5.2. Evolución del empleo del sector

Evolución empleo Empresas y Comercios del Sector de la Bicicleta.



6. Proyección: Impacto de la implantación de incentivos a la compra en España

6.1 Impacto en las emisiones de CO₂

Según las proyecciones de este estudio, la introducción de una subvención a la compra de bicicletas con una ayuda de 250 euros y un presupuesto de 32,8 millones de euros anuales supondría la venta de 131.373 bicicletas adicionales en comparación con la situación sin la subvención, y mantendría los niveles de empleo en torno a los 24.000 puestos de trabajo ETC en la industria ciclista española.

En la actualidad no se dispone de datos sobre cuántos kilómetros recorren de media al año los ciclistas españoles. Existen algunos valores indicativos de otros países; por ejemplo, los empleados de Bélgica que reciben una asignación por kilómetro para ir en bicicleta al trabajo recorren una media de 1.095 kilómetros al año sólo para desplazarse al trabajo²⁰.

Basándonos en esta información, adoptamos una hipótesis conservadora de 1.500 kilómetros recorridos al año por cada usuario de la bicicleta. Esto significa que el número de bicicletas adicionales vendidas en el marco del sistema de incentivos supondría más de 197 millones de kilómetros adicionales recorridos en bicicleta en España cada año. Utilizando el modelo del capítulo 3.1 para calcular el ahorro de emisiones de CO₂ vinculado a estos kilómetros adicionales recorridos en bicicleta, obtenemos los siguientes valores de ahorro bruto.

Las emisiones adicionales de CO₂ creadas gracias al uso de la bicicleta serían de 966 toneladas, lo que significa que el ahorro neto de emisiones vinculado a la introducción del sistema sería de 11.167 toneladas.

Modo	Toneladas de emisiones de CO ₂ ahorradas al sustituir este modo de transporte por el uso de la bicicleta.
Coche + Taxi	11.429
Motocicleta/ciclomotor	155
Autobús	378
Metro/tranvía	124
Tren	46
Ahorro bruto total	12.132

²⁰ https://www.standaard.be/cnt/dmf20190831_04584953



6. Proyección: Impacto de la implantación de incentivos a la compra en España



6.2. Impacto en el empleo

Para poder cuantificar el volumen de ayudas necesario se ha procedido a estimar la sensibilidad entre una variable respuesta, la ocupación, y una variable independiente, el valor de bicicletas vendidas. A partir de este parámetro, estimado por regresión, se puede determinar el número adicional de ventas necesario (la cuantía de la ayuda) para mantener un determinado nivel de ocupación.

Una vez definido el modelo que relaciona ambas variables se cuantifica que por cada millón de euros adicional en bicicletas vendidas se generan 5,3 puestos de trabajo directos más, solo en el sector ciclismo. Quedan fuera del cálculo los puestos indirectos generados y las ocupaciones creadas en el resto del sector (producción de textil y otros complementos, por ejemplo) y las externas al sector²¹.

Así, para mantener la ocupación en las 23.221 personas empleadas (2021) y teniendo en cuenta las previsiones de un nivel de ocupación estimado de 22.308 personas y de 1.427 millones de euros previstos en ventas de bicicletas para el 2023, habrá que incrementar el valor de la venta de bicicletas en una cuantía suficiente como para generar estos 692 puestos de trabajo adicionales.

Según el parámetro estimado anteriormente, para mantener el empleo a los niveles de 2021 serían necesarias ayudas por valor de 32,8 millones de euros anuales.

Si el objetivo es aumentar el empleo hasta alcanzar los 25.000 puestos de trabajo directos, sería necesario establecer ayudas a la compra de bicicletas por valor de 127,77 millones de euros anuales.

²¹ Se podría llevar a cabo una estimación de los puestos de trabajo totales generados (directos e indirectos y del sector y fuera del sector) a partir de un análisis input-output, por ejemplo.

Macromagnitudes de economías española. Millones de euros a precios corrientes.

	PIB	Renta bruta disponible familias ajustada	Consumos de los hogares	Consumo duradero
2015	1.078.092	801.224	618.514	43.395
2016	1.114.420	822.146	636.323	47.151
2017	1.162.492	846.613	666.148	50.591
2018	1.203.859	871.969	688.061	52.344
2019	1.245.513	916.558	701.308	51.685
2020	1.117.989	909.838	614.446	41.346
2021	1.206.842	941.255	665.502	45.987
2022	1.328.922	973.574	741.422	57.563
2023	1.397.338	1.004.490	779.422	57.563
2024	1.485.204	1.039.168	829.051	62.411

Nota: En rojo, proyecciones.
Fuentes: INE, OCDE y elaboración Sport Panel.

Bicicletas. Producción interior.

	Unidades	Miles €
2015	354.681	90.799
2016	350.833	98.495
2017	359.586	109.547
2018	249.692	104.748
2019	225.425	124.121
2020	210.950	142.086
2021	332.750	248.832
2022	353.036	255.800
2023	252.941	210.404
2024	233.678	225.012

Nota: En rojo, proyecciones.
Fuentes: Ministerio de Industria, Energía y Turismo y elaboración Sport Panel.

Bicicletas. Producción interior.

	Ventas (Miles €)	Bicicletas vendidas		Ocupación			Tiendas
		Unidades	Miles €	Producción	Retail	Total	
2015	1.471.200	1.103.839	529.406	6.932	11.906	18.838	3.048
2016	1.548.800	1.115.034	594.317	8.375	12.468	20.843	3.138
2017	1.623.500	1.116.232	672.899	8.818	12.916	21.734	3.090
2018	1.711.900	1.047.493	740.004	9.340	12.767	22.107	3.016
2019	1.870.500	1.261.283	887.605	9.623	12.944	22.567	2.951
2020	2.607.400	1.565.233	1.340.286	9.018	13.554	22.572	2.981
2021	2.887.900	1.571.368	1.545.706	9.323	13.898	23.221	3.028
2022	2.732.205	1.267.094	1.386.201	9.418	13.699	23.117	2.972
2023	2.713.647	1.271.845	1.426.796	9.107	13.201	22.308	2.861
2024	2.676.526	1.264.797	1.456.890	8.587	12.489	21.077	2.711

Nota: En rojo, proyecciones.
Fuente: Sport Panel.

1. Planteamiento general de la Metodología SportPanel

Presentación

SportPanel es actualmente la única empresa nacional especializada en la realización de estudios de mercado del sector deportivo español y que pone a disposición de las empresas una información cuantitativa y cualitativa sobre la evolución de los productos deportivos en el mercado.

Por ello, SportPanel desarrolla desde 1988 un servicio propio de investigación de mercados, mediante la técnica del Panel, con la finalidad exclusiva de ofrecer datos confidenciales a las empresas que contraten dicho servicio, estando adscritas las principales empresas, marcas e instituciones del sector. SportPanel también realiza otro tipo de informes especializados como Sport Data, imagen de posicionamiento y atributos de marca, además de estudios ad-hoc y ómnibus, a los que debemos añadir los servicios especializados de consultoría deportiva

Aplicación del estudio

La cobertura de información estándar abarca actualmente los siguientes productos:

TIPOS DE BICICLETAS:

- BICICLETAS URBANAS: Incluye las bicicletas plegables, de paseo, BMX y fixed.
- BICICLETAS INFANTILES: Bicicletas diseñadas especialmente para niños, con cuadro metálico. No se incluyen las fabricadas con cuadros o ruedas de plástico.
- BICICLETAS ELÉCTRICAS DE MONTAÑA: Incluye las bicicletas con asistencia eléctrica de montaña, incluye las Trail y las SUV.

- BICICLETAS ELÉCTRICAS DE CARRETERA: Incluye las bicicletas con asistencia eléctrica de carretera.
- BICICLETAS ELÉCTRICAS URBANAS: Incluye las bicicletas con asistencia eléctrica de ciudad, incluye plegables y no plegables.
- BICICLETAS ELÉCTRICAS DE GRAVEL: Incluye las bicicletas con asistencia eléctrica de Gravel.
- BICICLETAS DE MONTAÑA: También denominada Bicicleta todo terreno (BTT), incluye bicicletas para actividades como el Cross country, Enduro, Freeride, Fourcross, Dirtjump y Descenso.
- BICICLETAS DE CARRETERA: Incluye las Bicicletas de ruta, ciclocrós, gravel, Bicicletas para carreras sobre pista, Bicicletas para carreras contrarreloj, Bicicletas para carreras critérium y para marchas cicloturistas.
- BICICLETAS DE GRAVEL: Bicicleta versátil, diseñada para adaptarse a los caminos de grava, las pistas forestales y los caminos irregulares. Cubiertas ligeramente más anchas y estilo deportivo, lo suficientemente resistentes para las pistas de grava y los suficientemente rápidas para la carretera.
- BICICLETAS DE TRIATLÓN: Bicicleta específica para la práctica del triatlón, también denominadas "cabras".

COMPONENTES: Incluyen Cuadros, Motores bicicletas eléctricas, Llantas, Cubiertas/Neumáticos, Amortiguadores, Grupos, Frenos, Sillines, Manillar/Tija/Potencia

ACCESORIOS Y COMPLEMENTOS: Incluyen Ciclocomputers, Pulsómetros, Gps, Bolsas/mochilas/alforjas, Herramientas y bombas, Luces, Candados y Antirrobo, Cascos, Textil, Calzado, Nutrición.

Características sobre el panel cuantitativo

Para poder desarrollar los objetivos mencionados, la técnica del panel utiliza el seguimiento de unos mismos puntos de venta, lo que permite disponer de un termómetro que detecta las oscilaciones o movimientos producidos en distintos niveles del mercado.

Por esta razón, SPORT PANEL intenta mantener los mismos puntos de venta en cada sondeo. En caso de falta de colaboración o cierre por parte de un punto de venta, SportPanel lo excluye definitivamente de la muestra, a lo que le denominamos grado de mortalidad del panel. Es importante resaltar que:

- SportPanel hace mínima esta mortalidad, mediante una adecuada relación y motivación de cada panelista.
- Se analizan las características diferenciales de estos casos y garantiza su correcta renovación.
- Se comprueba si su incorporación al panel modifica su comportamiento comercial.
- La muestra es representativa de cada área comercial y se va ampliando en función del volumen total del mercado.

Universo estudiado

Puntos de venta al detalle de artículos deportivos especialistas y multiproducto que venden productos de ciclismo, situados en poblaciones españolas, incluyendo las Islas Canarias, Ceuta y Melilla. Quedan excluidos del universo los grandes almacenes (incluidos en datos cualitativos) e hipermercados.

Base de sondeo

Se realiza después de haber actualizado el censo de todos los puntos de venta al detalle de artículos deportivos existentes en el universo estudiado, obteniendo la siguiente información:

- Nombre del comercio.
- Dirección, código postal, población, provincia, teléfono, e-mail y hábitat.
- Identidad del propietario o del encargado.
- Año de creación del comercio.
- Metros cuadrados de la superficie de venta y taller.
- Grado de informatización.
- Número de trabajadores.
- Facturación anual.
- Porcentaje aproximado de las ventas, por grupos de productos.
- Productos que habitualmente tienen a la venta.
- Grado de especialización del comercio.
- Valoración de las ventas no deportivas.
- Participación en cadenas, grupos de compras, asociaciones...
- B2b y b2c.

A partir de estos datos se construyó un muestreo estratificado, en función de la facturación del punto de venta y su especialidad, así como el porcentaje de ventas del producto en estudio. Al estar más representados los comercios mayores, aumenta la precisión de los resultados.

SPORT PANEL garantiza una revisión de los datos de todo el universo de forma permanente, adecuando cada año las distintas oscilaciones que se hayan podido producir.

Los datos base de ponderación de este informe corresponden al censo actualizado a 1 de Enero de 2021.

Debido a la gran mortalidad y natalidad de comercios en el sector (con una rotación anual media en los últimos tres años del 12,45%), SPORT PANEL actualiza anualmente el censo de comercios tanto multideporte como específicos de bike.

Anonimato de los panelistas

Con la finalidad de evitar cualquier efecto especial de comportamiento de los panelistas, la composición particular de la muestra no está a disposición de los clientes.

Periodicidad

El seguimiento de la evolución del mercado es anual.

- El panel recoge distintos tipos de información:
- Información general de periodicidad anual:
- Imagen de marca
- Imagen corporativa de empresas
- Información trimestral de la coyuntura del mercado.
- Seguimiento anual cuantitativo del mercado.
- Información puntual solicitada por el cliente ("ómnibus").

Precisión de los resultados

El diseño y tamaño de la muestra garantizan las precisiones siguientes (confianza = 95%) para las estimaciones globales:

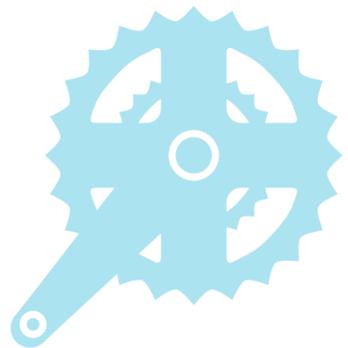
Variables cualitativas: $\pm 3,2\%$

Variables cuantitativas: Depende de la dispersión de la variable en estudio.

Este número de casos permite realizar estimaciones globales del volumen del mercado

Trabajo de campo

Desde el año 1998, Sport Panel obtiene la información para los servicios de Panel y Sport Data, a través de acuerdos de colaboración en soporte digital de los panelistas (EPOS = Electronic Point Of Sale). Para estudios cualitativos se realiza mediante encuestas on-line, por e-mail a los establecimientos colaboradores, previamente homogeneizados los criterios y sistemas de recogida de la información. Se utiliza el software Ingles Snap Survey.



2. Planteamiento específico de la metodología sobre la estimación de la evolución de las principales variables del Sector Ciclismo.

Para obtener estimaciones de las diferentes series se ha procedido de la siguiente manera:

- Se ha trabajado con todas las variables objetivo disponibles: ventas del sector en valor monetario, bicicletas vendidas en unidades y en valor, producción interior en unidades y valor, ocupación en empresas productoras y minoristas del sector, número de tiendas.
- Se han identificado diferentes variables de contexto que han ayudado a marcar la evolución del escenario macroeconómico del gasto de las familias en artículos de bicicleta, así como la caracterización del propio sector. Estas variables provienen de la Contabilidad Nacional de España del INE (PIB, renta bruta disponible de las familias, consumo efectivo de las familias, consumo duradero), de la Encuesta de presupuestos familiares (gasto total, gasto en bicicletas y gasto en ocio y sus subgrupos de gasto ECOICOP a 3 dígitos), y del propio sector (ocupación en empresas productoras y detallistas).

- Se han tenido en cuenta la evolución futura de las principales macromagnitudes económicas previstas por la OCDE y el Banco de España.
- Se ha analizado la matriz de correlaciones entre las variaciones de las diferentes de variables objetivo y de contexto.
- Se han propuesto, para cada variable objetivo, diferentes modelos econométricos (modelos lineales simples o múltiples, con o sin componente autoregresivo). Estadísticamente se han acabado seleccionando los modelos que han resultado significativos a nivel global, con coeficientes de determinación superiores al 0,6 (se encuentran entre 0,66 y 0,96) y en los que no se ha detectado autocorrelación residual según el test de Durbin-Watson.
- Teniendo en cuenta que se trata de estimaciones a un plazo inferior a los 3 años y con el ánimo de simplificar el análisis se ha optado por trabajar con las variables expresadas en valores monetarios en términos nominales.

3. Estudio prospectivo sobre la estimación de la evolución de las principales variables del Sector Ciclismo.

I. Planteamiento

El objetivo de la presente nota es llevar a cabo un ejercicio de prospectiva en relación a la evolución de las principales variables del sector ciclismo en España en el contexto del proceso de diseño de una política pública de ayudas al sector. Concretamente, se trata de establecer escenarios a corto plazo del sector (para los años 2023 y 2024), así como explorar cuales tienen que ser las posibles variables de referencia a la hora de diseñar una política pública de ayudas.

Para llevar a cabo el análisis se ha dispuesto de diferentes variables del sector, como por ejemplo las ventas del sector en valor monetario, bicicletas vendidas en unidades y en valor, producción interior en unidades y valor, ocupación en empresas productoras y minoristas del sector el número de tiendas.

A partir de las previsiones existentes sobre la evolución de la economía española y otras variables de interés se han llevado a cabo predicciones econométricas sobre la evolución de las variables del sector. Posteriormente se ha llevado a cabo un análisis de sensibilidad para cuantificar el grado de respuesta de la ocupación del sector al nivel de bicicletas vendidas.

Es necesario explicitar que, en aras de la simplificación, como punto de partida del presente trabajo se han empleado variables que miden estrictamente dimensiones internas del sector y, por el contrario, no se ha trabajado con información sobre emisiones de gases y partículas contaminantes ni sobre movilidad. Por lo tanto se han obviado, de manera intencionada, estos aspectos del análisis a pesar de su relevancia como objetivos deseables de política pública asociados de manera directa a los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 de las Naciones Unidas. A los posibles beneficios detectados en el presente análisis habría que añadirle los potenciales beneficios derivados de las mejoras en la movilidad y en la reducción de la emisión de contaminantes.



II. Escenario económico global

El Instituto Nacional de Estadística (INE) ha valorado las primeras estimaciones del crecimiento del PIB de la economía española para el año 2022 en un 5,5% en volumen (10,1% en términos nominales). Por su parte, las previsiones de crecimiento de la OCDE para la economía española marcan una evolución futura bastante más contenida. Según las perspectivas económicas de la organización internacional, la actividad económica crecerá, en volumen, un 1,3% el 2023 y un 1,7% el 2024 (5,1% y 6,3% en términos nominales, respectivamente).

La evolución de la variación nominal del PIB, del consumo privado y de la renta de las familias se refleja en el gráfico 1.

La marcada inflación limitará el poder adquisitivo de las familias, pero el ahorro acumulado durante la pandemia ayudará a mantener el consumo. La inflación logrará su máximo el 2022, pero se prevé que baje el 2023 y el 2024.

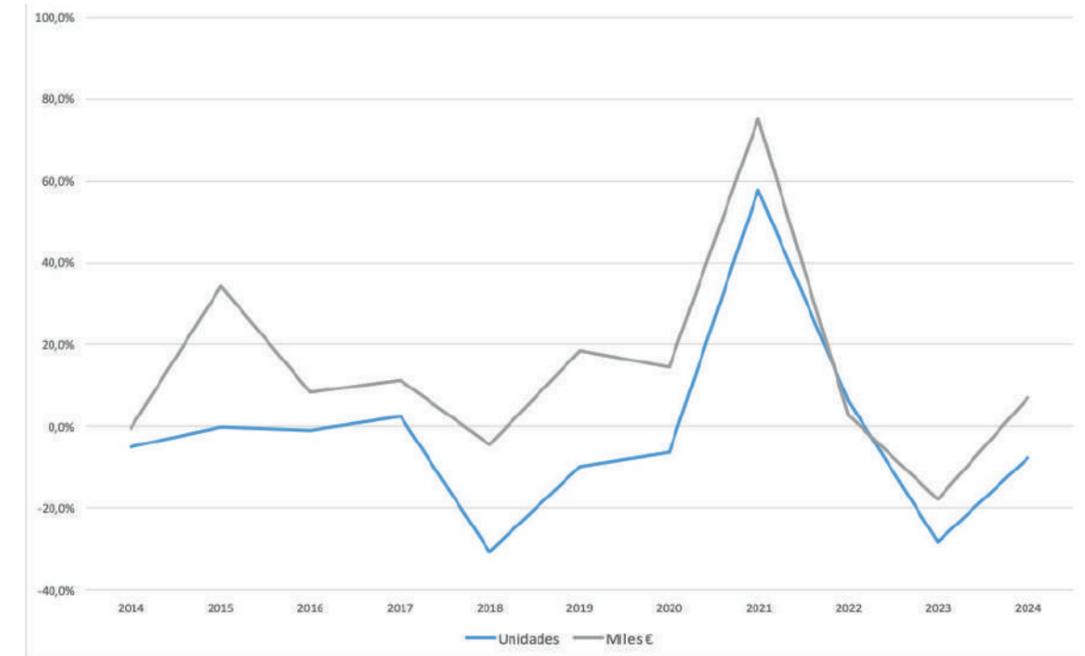
Por su parte, las proyecciones futuras sobre las series de producción de bicicletas obtenidas de la Estadística de fabricación de vehículos automóviles y bicicletas del Ministerio de Industria, Energía y Turismo marcan un pronunciado descenso para el año 2023 en la producción de bicicletas.

Gráfico 1. PIB, consumo privado y renta de las familias. Tasas de variaciones nominales.



Fuente: INE, OCDE, Banco de España y elaboración SportPanel.

Gráfico 2. Construcción de Bicicletas. Unidades y valor. Tasas de variación.



Fuente: Ministerio de Industria, Energía y Turismo y elaboración Sport Panel.

III. Principales resultados en el sector de la bicicleta

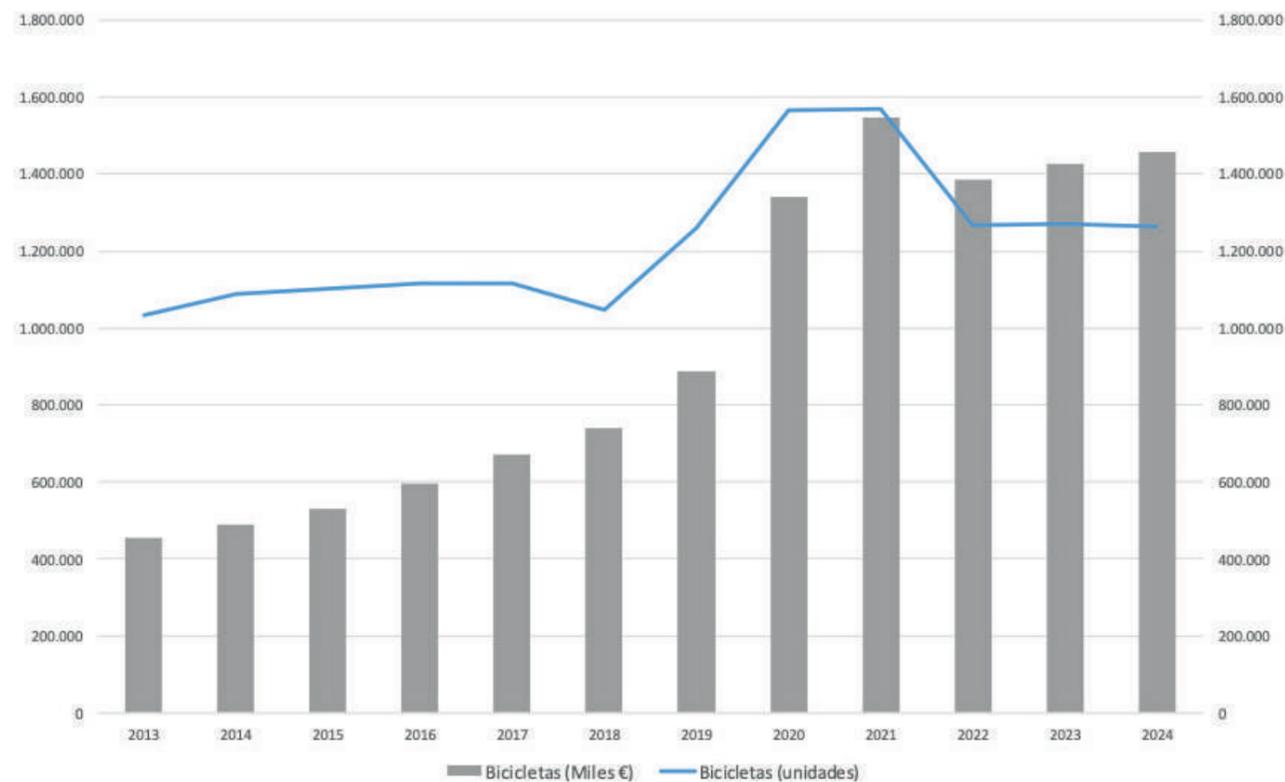
El estancamiento del conjunto de la economía visto anteriormente también queda reflejado en la evolución de los datos del sector de la bicicleta. Las cifras de la evolución del valor de las ventas sell out del conjunto del sector marcan un máximo del 39,4% en términos nominales por el año 2020, un crecimiento elevado para el 2021 (10,8%) y una previsión de cierre negativa para el 2022 (5,4%). Seguidamente, las proyecciones para el 2023 y 2024 mues-

tran caídas del 0,7% y 1,4% respectivamente. Teniendo en cuenta la inflación las tasas en términos reales serán mucho más negativas y previsiblemente se registren caídas bastante superiores al 5% en estos dos años.

Respecto al número de bicicletas, se espera una continuación en la evolución negativa de las ventas después de la fuerte caída registrada el 2022. Los niveles de las ventas del 2021 quedan lejos de los valores que se esperan para el 2023 y 2024.

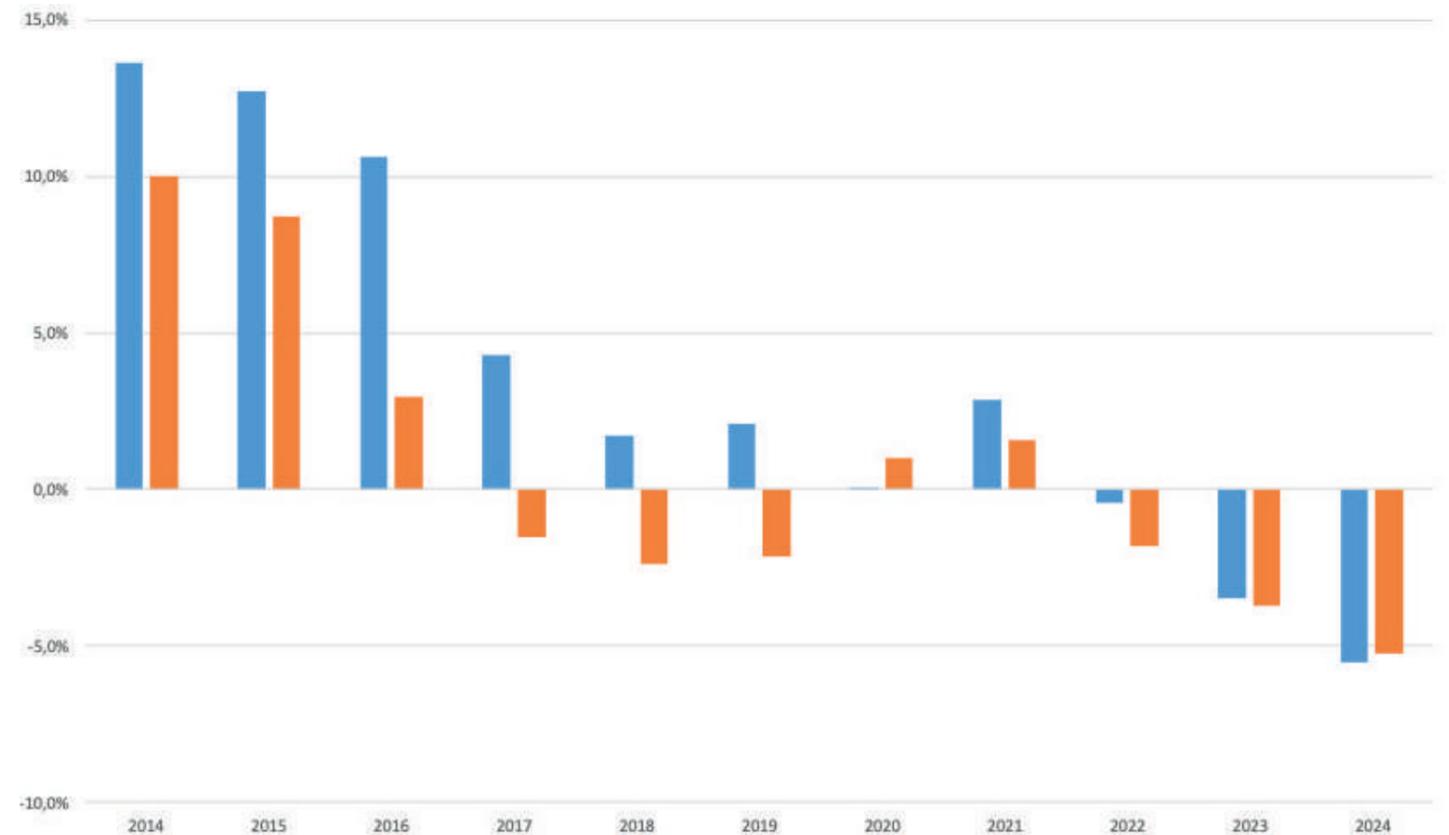
Por último, se constata como esta irregular evolución del sector acaba afectando al número de tiendas existentes y a la ocupación. Se prevé que en términos netos, más de un centenar de tiendas cerrarán el 2023 y unas 150 lo harán el 2024. La caída de la producción, de las ventas y el cierre de tiendas hacen divisar que la ocupación del sector resultará finalmente afectada de manera notable. Concretamente, se estima una caída neta de la ocupación del 3,5% para el 2023, y mucho más marcada, del -5,5%, para el 2024.

Gráfico 3. Bicicletas vendidas



Fuente: Sport Panel.

Gráfico 4. Número de ocupados y número de tiendas. Tasas de variación.



Fuente: Sport Panel.

ESTUDIO REALIZADO POR:



info@asociacionambe.com · www.asociacionambe.com

©Copyright 2023