



Quina és la importància del gravel a la ciutat de Girona?

Tendències actuals del cicloturisme

Treball de Fi de Grau – Facultat de Turisme

Autor: Marc Mora Paituví

Tutor: Dr. Lluís Mundet i Cerdan

Grau en turisme

Curs: 2022 - 2023

"It is by riding a bicycle that you learn the contours of a country best, since you have to sweat up the hills and coast down them" (Ernest Hemingway).

ÍNDEX

1	INTRODUCCIÓ.....	3
1.1	El per què del treball.....	3
1.1.1	Rellevància del tema.....	3
1.1.2	Motivacions personals.....	4
1.2	Objectius i hipòtesis.....	5
1.2.1	Objectius.....	5
1.2.2	Hipòtesis.....	6
1.3	Metodologia del treball i fonts emprades.....	6
1.4	Estructura del treball.....	8
1.5	Agraïments.....	9
2	MARC TEÒRIC: CICLOTURISME I GRAVEL.....	10
2.1	Cicloturisme.....	10
2.1.1	Conceptualització del terme.....	10
2.1.2	Context històric recent.....	12
2.1.3	Actualitat i previsions de futur.....	14
2.2	Gravel.....	15
2.2.1	Context històric.....	15
2.2.2	Conceptualització del terme.....	17
2.2.3	Constitució de la popularitat.....	18
2.2.4	Tipus de bicicletes.....	24
2.2.5	Components i indumentària.....	28
2.2.6	Tipus de vies i superfícies.....	31
2.2.7	Perfil dels usuaris.....	34
2.2.8	Viabilitat mediambiental.....	35
2.3	Cicloturisme gravel.....	36
2.3.1	Pràctiques, destinacions i productes.....	36
2.3.2	Segmentació dels cicloturistes.....	39
2.3.3	Elements imprescindibles d'una destinació gravel.....	39
3	CAS D'ESTUDI: EL CICLOTURISME GRAVEL A LA CIUTAT DE GIRONA.....	42
3.1	Preàmbul.....	42
3.2	Generalitats del cicloturisme a la ciutat de Girona.....	43

3.3	Procediment i subjectes del cas d'estudi.....	44
3.4	Retrat del cicloturisme gravel a la ciutat de Girona	53
3.4.1	Anàlisi de termes clau.....	53
3.4.2	Visió del gravel com a disciplina ciclista	55
3.4.3	Comunitat ciclista local i gravel	56
3.4.4	La importància del cicloturisme gravel a la ciutat de Girona	57
3.4.5	Productes i serveis.....	58
3.4.6	Perfils dels cicloturistes	60
3.5	El futur del cicloturisme gravel a Girona	62
3.5.1	Les relacions entre sectors públic i privat	62
3.5.2	Expectatives de creixement.....	64
3.5.3	La incidència del gravel en el cicloturisme de carretera local	67
4	CONCLUSIONS	68
4.1	Limitacions del treball.....	71
4.2	Futures línies de recerca	72
5	Bibliografia i webgrafia.....	73
6	Annex.....	79
6.1	Entrevista Trek Bicycle Girona	79
6.2	Entrevista The Service Course	83
6.3	Entrevista Grit Girona	86
6.4	Entrevista Eat Sleep Cycle	88
6.5	Entrevista Cicloturisme i Medi Ambient	93
6.6	Entrevista Centre Biker Girona	97
6.7	Entrevista Castelli Girona.....	100
6.8	Entrevista Velodrom Girona	102
6.9	Entrevista Castelli Girona.....	106
6.10	Entrevista Equipe Girona	109
6.11	Entrevista Oriol Sallent.....	111
6.12	Entrevista Patronat de Turisme Costa Brava Girona	114
6.13	Entrevista Hors Catégorie	116
6.14	Entrevista Consorci de les Vies Verdes de Girona.....	119

ÍNDIX DE FIGURES

FIGURA 1: Bicicleta de carretera	25
FIGURA 2: bicicleta de gravel.....	26
FIGURA 3: bicicleta de ciclocròs	27
FIGURA 4 : Bicicleta de muntanya	28
FIGURA 5: Bicicleta híbrida	28
FIGURA 6: via de categoria 1.....	32
FIGURA 7: via de categoria 2.....	33
FIGURA 8: via de categoria 3.....	33
FIGURA 9: via de categoria 4.....	34
FIGURA 10: Núvol de paraules clau de les entrevistes	53

ÍNDIX DE TAULES

TAULA 1: Empreses amb oferta en cicloturisme de la ciutat de Girona 2023	47
---	----

GLOSSARI DE CONCEPTES

- **Bicicleta Tot Terreny (BTT)**: modalitat de ciclisme practicada en un espai natural amb una bici tot terreny. També anomenat ciclisme de muntanya (TERMCAT, Centre de Terminologia).
- **Buyer persona**: representació fictícia del client ideal d'una empresa, creada mitjançant dades etnogràfiques, perfil psicològic, qualitats i comportaments.
- **Hipster**: cultura o tribu urbana amb un estil de vida associat als elements *vintage*, independents i alternatius. Els homes es caracteritzen per portar barba o bigoti, ulleres de pasta i roba de modes passades. També acostumen a disposar d'aparells tecnològics d'última generació.
- **Komoot**: aplicació pensada per planificar i compartir recorreguts personalitzats i específics per diferents esports mitjançant mapes topogràfics i un sistema de navegació propi.
- **Stakeholders**: les anomenades "parts interessades". En l'àmbit turístic es poden definir com aquelles persones o grups de persones procedents d'entitats públiques o privades que poden afectar o són afectades per l'activitat turística.
- **Turisme actiu i d'aventura**: aquell turisme que té lloc en destinacions amb característiques geogràfiques i paisatges específics i que tendeix a associar-se amb una activitat física, l'intercanvi cultural, la interacció i el contacte amb la natura (Organització Mundial del Turisme).
- **Turisme esportiu**: tota forma d'implicació activa i passiva en l'activitat esportiva, participant-hi casualment o d'una forma comercial o no comercial que requereixi viatjar lluny de casa o de la localitat de feina (Standeven i De Knop 1999).
- **Turisme experiencial**: aquell turisme que es basa en les emocions i els sentiments dels viatgers com a eix de les activitats a realitzar. Es tracta d'una tendència que han entrat amb força en diversos subsectors i consisteix principalment a intensificar les experiències viscudes en cada viatge.
- **Turisme sostenible**: totes les formes de desenvolupament turístic, gestió i activitat que mantenen la integritat mediambiental, social i econòmica, així

com el benestar dels recursos naturals i culturals (Federación de Parques Nacionales y Naturales).

- **Vies Verdes**: vies de comunicació autònomes reservades pels desplaçaments no motoritzats, realitzades en un marc de desenvolupament integrat, valorant el medi ambient i la qualitat de vida i respectant condicions suficients d'amplada, pendent i qualitat del terreny, garanteixen una utilització en convivència i seguretat a tots els usuaris, amb qualsevol capacitat física (Declaració de Lille, 2000)
- **Wikiloc**: web col·laborativa gratuït on compartir rutes de viatge a l'aire lliure que la resta d'usuaris poden utilitzar en temps real via GPS per autoguiar.

I INTRODUCCIÓ

I.1 El per què del treball

Actualment, Girona és un dels *hubs* de ciclisme de carretera més importants en l'àmbit internacional. Dins aquesta realitat, el cicloturisme lligat a aquesta disciplina representa un sector fonamental de l'escena turística de la ciutat la qual ha esdevingut una destinació de referència per cicloturistes d'arreu del món.

Adicionalment, la indústria de la bicicleta es troba en un moment àlgid i noves disciplines ciclistes s'estan consolidant com a tendències cicloturistes. És el cas del gravel, una pràctica ciclista tradicionalment minoritària i d'origen incert, popularitzada als EUA i batejada sota el nom de *gravel* a finals de la primera dècada dels anys dos mil, la qual ha esdevingut una disciplina globalment popular gràcies a l'impuls conjunt de la indústria ciclista.

En el cas de Girona, el cicloturisme gravel ha adquirit una dimensió considerable i tot sembla apuntar que la seva pràctica anirà en augment. En vista d'aquesta popularitat, les empreses i institucions locals de l'àmbit cicloturista, han desenvolupat productes i serveis destinats a satisfer la creixent demanda, la qual al mateix temps, està contribuint a atraure destacades marques ciclistes internacionals cap a l'escena ciclista gironina.

El propòsit d'aquest treball és analitzar la magnitud del cicloturisme gravel a la ciutat de Girona per tal de determinar quines han estat les claus del seu èxit com a producte cicloturista.

I.1.1 Rellevància del tema

Des dels seus inicis com a destinació ciclista l'any 1996 de la mà de l'agència de viatges Cicloturisme Tours, el sector del cicloturisme a Girona ha experimentat un creixement constant fins avui dia, moment en el qual la ciutat gaudeix de la condició de capital ciclista. Si bé el ciclisme de carretera és el líder indiscutible de l'escena cicloturista gironina, el gravel representa un nouvingut a tenir molt en compte.

La realitat és que el ciclisme és tendència i el gravel n'és el màxim exponent. Gairebé el conjunt de la indústria ciclista s'ha entregat de ple en el foment d'aquesta nova disciplina, la qual va néixer tímidament fa uns quinze anys al cor

dels EUA i que avui dia es troba completament consolidada. Actualment, bona part de les principals companyies de bicicletes produeixen models de gravel i l'any 2021 va resultar el segment de mercat amb un major increment en vendes. Aquest darrer any 2022 i per primera vegada, la Unió Ciclista Internacional (UCI) va organitzar tot un conjunt de competicions de gravel destinades a ser de caràcter anual que han suposat la seva confirmació com a disciplina ciclista.

Un aspecte molt significatiu del gravel és la seva capacitat per atraure practicants d'altres disciplines gràcies a la seva naturalesa mixta, una qüestió sense dubte molt atractiva per aquells usuaris que cerquen alternar superfícies durant les seves sortides ciclistes. Per consegüent, pot resultar un factor que condicioni el futur de disciplines com el ciclisme de carretera i el de muntanya, a través d'una reducció del seu nombre de practicants en detriment del gravel.

En vista de la popularitat del gravel i de la magnitud que ha adquirit a Girona com a pràctica cicloturista, resulta inevitable visualitzar un futur lligat a aquesta disciplina. Certament, la ciutat i la regió presenten unes condicions òptimes per tal d'explotar el gravel com a producte turístic. El terreny disposa de les característiques idònies per la seva pràctica, la indústria ciclista local de la infraestructura i l'experiència necessàries i la comunitat ciclista local de l'interès i de la capacitat mediàtica per fer del gravel un subsector rendible.

1.1.2 Motivacions personals

La meua vida sempre ha girat al voltant de les bicicletes i del ciclisme, el qual he experimentat com aficionat i practicant de forma incessant. Tanmateix, actualment estic disposat a fer un pas més i convertir aquesta passió en professió mitjançant el cicloturisme i Girona és l'indret perfecte on endinsar-se en aquest sector. Com a futur professional, vull conèixer de primera mà les tendències que mouen els mercats cicloturistes i Girona representa un camp d'estudi excel·lent i alhora un probable entorn de treball.

La decisió de focalitzar el treball en el cicloturisme gravel l'he pres per diverses raons. En primer lloc, sento curiositat per l'esdevenir d'aquesta pràctica que fa pocs anys vaig considerar com a "tendència temporal absurda", però que al llarg dels estudis d'aquest grau he pogut contemplar el seu notable creixement. En segon lloc, dir que les converses amb el meu tutor, el Dr. Lluís Mundet sobre la temàtica del treball em van fer veure que el gravel ha adquirit una dimensió a la ciutat que m'era totalment desconeguda. Finalment el meu lligam emocional amb el ciclisme i les meves ambicions professionals han sigut un motiu encoratjador

per voler conèixer més a fons una disciplina que no practico, però que considero fonamental pel futur del sector.

Com a raó excepcional, però alhora rellevant, voldria esmentar que la manca d'informació i estudis relacionats amb el ciclisme gravel, també ha estat un factor motivador a l'hora d'escollir el tema.

1.2 Objectius i hipòtesis

1.2.1 Objectius

Així doncs, i després de la nota preliminar exposada anteriorment, el treball que es presenta a continuació vincula el fenomen global de la disciplina del gravel amb la seva realitat com a tendència cicloturista a la ciutat de Girona, i ambiciona il·lustrar la seva magnitud dins el sector cicloturista local. Per aquesta raó, l'objectiu principal de treball és:

- **Determinar quina és la importància actual del ciclisme gravel a la ciutat de Girona, identificant els factors han contribuït en la seva popularització.**

Prenent com a referència l'objectiu principal, es formulen un seguit d'objectius secundaris als quals es donarà resposta en el decurs del treball:

- 1) Conèixer la visió que tenen les empreses i institucions locals sobre el gravel com a disciplina ciclista a partir dels actors més rellevants del sector del ciclisme.
- 2) Identificar els productes i serveis més destacats del subsector gravel local.
- 3) Definir els perfils predominats entre els usuaris de ciclisme gravel.
- 4) Estimar quines són les previsions de futur del ciclisme gravel a la ciutat mitjançant les valoracions dels implicats en el sector.
- 5) Determinar si la popularització del gravel a la ciutat afecta o podria afectar negativament el subsector del ciclisme de carretera local.

1.2.2 Hipòtesis

Segons els objectius llistats prèviament, es plantegen tot un seguit d'hipòtesis, les quals es determinaran a les conclusions del treball com a verídiques o errònies.

- 1) El cicloturisme gravel local continuarà experimentant un creixement constant, i per aquesta raó, el sector el percep com un nínxol de mercat rendible pel qual és necessari prosseguir desenvolupant productes i serveis.
- 2) A banda de la reputació de Girona com a destinació ciclista, el cicloturisme gravel a la ciutat s'ha beneficiat considerablement de les característiques geogràfiques del territori de la regió de Girona, concretament d'elements com la diversitat de terrenys i paisatges i les vies o camins desenvolupats per l'activitat ciclista.
- 3) Una part molt considerable dels usuaris de cicloturisme gravel són també practicants d'altres disciplines ciclistes.
- 4) En l'àmbit del cicloturisme local, el gravel i el ciclisme de carretera poden conviure plegats com activitats suplementàries.

1.3 Metodologia del treball i fonts emprades

El treball es divideix en dues parts principals: un marc teòric centrat en la definició i descripció del cicloturisme des d'una perspectiva general i en la conceptualització i exploració del gravel com a disciplina ciclista i pràctica cicloturista, i un cas d'estudi enfocat a la ciutat de Girona i la seva vinculació amb el cicloturisme gravel.

D'entrada i com a prefaci a la cerca d'informació específica per a l'elaboració del treball, s'ha efectuat una recerca bibliogràfica de caràcter exhaustiu amb el propòsit de conèixer l'existència i l'abast acadèmic d'altres estudis i treballs enfocats a la temàtica plantejada, per tal de determinar la seva viabilitat.

Respecte al treball en si, la primera part principal o marc teòric s'ha ideat amb la finalitat d'establir una base conceptual sòlida, pensada per sustentar les argumentacions plantejades en el cas d'estudi i per així dotar el lector de les eines pertinents per fer-hi front. Així doncs, aquesta part s'ha elaborat mitjançant la cerca i el tractament de fonts secundàries, les quals, per una banda, consisteixen

en articles acadèmics de format digital, i per l'altre, en articles i informes elaborats per pàgines web especialitzades en ciclisme i cicloturisme.

Resulta molt significatiu recalcar la manca d'informació acadèmica relacionada amb l'òrbita del gravel tant en clau de ciclisme com de cicloturisme, un fet presumptament atribuïble a la breu vida de la disciplina. Raó per la qual, gairebé la totalitat de les seccions dedicades a aquesta disciplina s'ha construït mitjançant la informació extreta de webs ciclistes especialitzades, concretament la de revistes digitals de renom. A més, atesa la naturalesa tècnica de part del seu contingut, ha imperat la necessitat de recórrer a aquesta tipologia concreta de mitjans.

Envers la segona part, consisteix en un cas d'estudi o part pràctica de caràcter qualitatiu plantejada per respondre a tot un seguit de qüestions formulades sobre el cicloturisme gravel a la ciutat de Girona. En aquest aspecte, val a dir que la naturalesa purament qualitativa de l'estudi s'ha formulat tot valorant raons d'interès personal i també a conseqüència de la considerable manca de dades de tipus quantitatiu en què respecta a l'activitat turística gravel a la ciutat. Una insuficiència advertida després de mantenir uns primers contactes amb membres del sector empresarial gironí, la qual podia condicionar el valor de la investigació.

Referent al cas d'estudi, exceptuant certa informació introductòria també constituïda mitjançant font secundàries, la informació tractada en aquest cas d'estudi s'ha dut a terme a partir de fonts primàries, concretament per via d'un mètode d'investigació qualitatiu com són les entrevistes. Tal com es descriurà a la secció pertinent, les entrevistes plantejades cerquen obtenir la visió personal dels diversos actors que conformen el teixit cicloturista de la ciutat. Propietaris de negocis com agències de viatges, establiments de venda i lloguer de bicicletes, administracions públiques i personalitats del sector ciclista.

Tan bon punt s'hagin realitzat la totalitat de les entrevistes, es procedirà a realitzar un tractament de la informació aconseguida a partir de dos mètodes diferenciats: el primer consistirà en l'anàlisi de la informació amb el programa d'investigació qualitativa *NVivo* i el segon es basarà en l'extracció i síntesis de la informació mitjançant la lectura exhaustiva i les anotacions pertinents del contingut en qüestió.

Primerament, s'efectuarà l'abocament del contingut en format escrit de les entrevistes en el programa *NVivo*, el qual permetrà identificar certs patrons existents entre els diferents entrevistats, crear-ne representacions gràfiques i al mateix temps actuarà com a complement i de suport pel segon mètode. A continuació, i com a procediment principal, es duran a terme les tasques de lectura i anotacions pertinents per tal d'anar construint una narrativa que servirà per a l'elaboració d'un informe del cas d'estudi.

Com es veurà en l'apartat corresponent, l'informe en qüestió, consisteix en una dissecció organitzada en apartats de tots aquells aspectes més significatius del cas

d'estudi i el qual inclourà citacions textuais dels entrevistats per tal d'emfatitzar-ne les afirmacions. No obstant això, puntualitzar que no es tracta d'un informe concloent, a raó de la voluntat de fer les valoracions pertinents en l'última part del treball, destinada a les conclusions.

I.4 Estructura del treball

En termes d'estructura general, el treball està dividit en diverses parts.

D'entrada compta amb la introducció, part formada per diverses seccions o apartats on es descriuen les motivacions de l'autor a l'hora de plantejar aquest treball, s'exposen els objectius i les hipòtesis a les quals s'ambiciona donar resposta i es descriu la metodologia emprada per tal d'assolir-les.

A continuació, i com a primera part del cos del treball pròpiament dit, es troba el marc teòric, el qual s'ha formulat amb el propòsit d'establir uns fonaments sobre la temàtica tractada i de brindar al lector els coneixements i les referències essencials a l'hora d'encarar el cas pràctic. Referent a l'estructura del marc teòric, aquest es troba subdividit en tres parts ben diferenciades: *cicloturisme*, *gravel* i *cicloturisme gravel*.

En la primera part del marc teòric, titulada *cicloturisme*, primerament s'estableix una conceptualització del terme en qüestió, el qual al llarg del temps ha estat objecte de multitud de definicions. Tot seguit, es fa un repàs a la seva història més recent, posant especial èmfasi en el període marcat per la pandèmia de la covid-19, abans de centrar de ple l'atenció en el període actual i en les previsions de futur.

Pel que fa a la segona part del marc teòric, denominada *gravel*, aquesta se centra en la disciplina ciclista que li dona nom. Per començar, se'n narra la seva història, es defineix conceptualment i seguidament s'analitza aquells factors que han contribuït en la seva popularització global. A continuació es fa una mirada a aspectes de caràcter tècnic com són les bicicletes, els components i les vies emprades per la seva pràctica abans de prosseguir amb la caracterització dels seus practicants. Finalment, s'examina la viabilitat mediambiental de la disciplina, tot relacionant les vies utilitzades amb la regulació mediambiental.

Finalment, la tercera i última part del marc teòric, designat *cicloturisme gravel*, es focalitza en la vessant turística de la disciplina *gravel*. En primer lloc, es descriuen les pràctiques, les destinacions i els productes més rellevants del subsector. Posteriorment, es dona un cop d'ull als perfils ciclistes més comuns i per acabar s'exposen els factors fonamentals necessaris en una destinació *gravel*.

Com a segona part principal del treball, es troba el cas d'estudi. Títulat el *cicloturisme gravel a la ciutat de Girona*, consisteix en un estudi qualitatiu sobre aquesta pràctica cicloturista a la ciutat catalana.

En primer lloc, i com a nota preliminar, es fa un breu resum del marc teòric per tal de ressaltar certs aspectes a considerar amb relació al cas d'estudi. A continuació, s'estableix una descripció general de Girona com a destinació de cicloturisme, posant èmfasi en els aspectes fonamentals del seu èxit. Tot seguit s'especifica la metodologia i el procediment emprat en la realització de l'estudi i es determinen els actors que en formen part. A posteriori es procedeix a l'exposició dels resultats de l'estudi, el qual s'inicia mitjançant una anàlisi d'aquells mots clau repetits en el decurs de les entrevistes i prossegueix amb un informe desglossat en apartats.

L'esmentat informe comença analitzant la percepció de la disciplina gravel per part dels implicats en cas d'estudi i el paper que hi juga la comunitat ciclista local. Continua amb la importància actual del cicloturisme gravel a la ciutat, els productes i serveis més rellevants i els perfils de turistes que participen en l'activitat en qüestió. Finalment, s'aborden aspectes del futur del subsector, els rols entre sectors públic i privat locals, les expectatives de creixement i la possible incidència de la pràctica en el subsector del ciclisme de carretera.

Com a secció final, es troben les conclusions, les quals sintetitzen els resultats de la investigació duta a terme en el treball. Addicionalment, inclouen dos subapartats on s'expressen les limitacions de la recerca i també altres possibles línies d'estudi.

1.5 Agraïments

Per una banda, voldria donar les gràcies al meu tutor, Lluís Mundet, pels seus consells i per la seva implicació constant, i per l'altra, agrair a tots els empresaris locals, representants d'entitats públiques i personalitats involucrades en el sector ciclista gironí que han fet possible l'elaboració d'aquest treball de final de grau.

2 MARC TEÒRIC: CICLOTURISME I GRAVEL

2.1 Cicloturisme

La finalitat d'aquest apartat és proporcionar una imatge rigorosa de la dimensió actual del cicloturisme. Per fer-ho, en primer lloc, s'estableix una conceptualització del terme "cicloturisme" i tot seguit s'indaga en el present i futur d'aquest sector turístic per mitjà d'una anàlisi dels factors més rellevants que han contribuït a construir la seva realitat actual.

2.1.1 Conceptualització del terme

Primerament, cal determinar a què fa referència exactament el concepte "cicloturisme", el qual ha estat formulat per diversos autors amb visions substancialment divergents. Per aquesta raó és important establir que no existeix una definició de cicloturisme única, tot i que en aquest cas es mirarà de determinar quins són aquells elements essencials que el defineixen.

D'entrada, Lumsdon (1996:27) el va descriure com: "activitats ciclistes recreatives que van des d'una sortida casual d'un dia o mig dia, fins a vacances de llarga durada. L'ingredient fonamental és que el ciclisme sigui percebut pel visitant com una part integral d'una excursió o d'unes vacances". En aquest cas es pot observar com l'autor només considera les activitats recreatives com a part del cicloturisme, un fet que genera controvèrsia.

En segon lloc, Simonsen i Jorgenson (1998), utilitzen la definició següent per descriure els turistes en bicicleta: "una persona de qualsevol nacionalitat que en un moment o altre de les seves vacances utilitza una bicicleta com a mitjà de transport, i que la bicicleta representa una part important de les vacances".

Segons Lamont (2009), de les definicions de Lumsdon (1996), Simonsen i Jorgenson (1998), se'n poden extreure les característiques següents:

1. La durada pot variar entre un i diversos dies.
2. Es tracta d'una pràctica de caràcter no competitiu.
3. El ciclisme és la motivació principal del viatge.
4. Es desenvolupa dins un context actiu i esportiu.
5. Representa una forma d'oci i entreteniment.

Les definicions i les característiques presentades permeten generar-se una idea bastant concreta; tanmateix algunes de les afirmacions resulten contradictòries per descriure la dimensió real d'aquest sector turístic (Lamont, 2009). Concretament, considerant aquests 6 aspectes inherents del cicloturisme, els autors no consideren la participació en esdeveniments competitius com a part del cicloturisme ni fan menció de l'assistència a esdeveniments ciclistes com a espectador.

Tenint en compte aquesta conjectura, Lamont (2009), fa referència a una definició plantejada l'any 2005 per la South Australian Tourism Commission: "les visites cicloturismes són considerades com el propòsit de les vacances, recreació, plaer o esport i inclouen tant les pernoctacions com les excursions d'un dia a altres regions turístiques en les quals el visitant practica ciclisme de forma activa o bé és espectador d'un esdeveniment ciclista".

La definició anterior fa referència al cicloturisme com esport i alhora parla del cicloturista com a espectador en esdeveniments esportius, àmbits no incorporats en les definicions prèviament mostrades.

El fet de ser una activitat competitiva o no, és un aspecte força polaritzant entre autors. Bull (2006) defensa el reconeixement del ciclisme competitiu com a part del cicloturisme, ja que el considera un nínxol significatiu tot argumentant la despesa que generen aquesta tipologia de cicloturistes en les destinacions. Ara bé, sempre que no es tracti de ciclistes professionals que competeixen per estipulació d'un contracte laboral. En canvi, Cantero Barros (2012) defineix el cicloturisme com: "activitat esportiva, recreativa i no competitiva que combina l'activitat física i el turisme i que consisteix a viatjar en bicicleta tot visitant llocs".

Mitjançant les definicions analitzades, es poden establir un seguit de característiques fonamentals del cicloturisme:

- El ciclisme ha de ser la raó principal o una part significativa del viatge.
- No existeix una durada predeterminada sempre que es produeixi fora de la regió de residència, per tant, implica desplaçament.
- Ha de ser una activitat d'oci o esportiva.
- Pot ser a través d'una participació activa o bé com espectador d'un esdeveniment ciclista.
- La participació de forma activa en un esdeveniment competitiu de ciclisme es pot considerar cicloturisme excepte en el cas de ciclistes que ho facin sota raons professionals.

2.1.2 Context històric recent

Abans de centrar l'anàlisi en la realitat actual del cicloturisme, resulta necessari fer una petita descripció d'aquells factors que al llarg del segle XXI han anat donant forma al cicloturisme i tot seguit donar un cop d'ull al període de temps marcat per la pandèmia de la covid-19. El qual, comprènent els anys 2020 i 2021, el "període covid" ha produït grans canvis en certes tendències socials relacionades amb l'oci, les quals han condicionat l'esdevenir de l'activitat ciclista i del cicloturisme.

Des dels inicis del segle XXI, el cicloturisme ha experimentat un creixement gradual fins avui dia, el qual s'ha vist considerablement maximitzat d'ençà de la irrupció de la pandèmia de la covid-19. Per mirar d'entendre aquesta popularització, com a punt de partida cal fer referència a tot un seguit de polítiques que des de l'última dècada del segle XX van començar a promoure la bicicleta com un mitjà de transport sostenible i el ciclisme com una eina de desenvolupament i renovació econòmica de destinacions (Ritchie i Hall, 1999, citats per Lamont, 2009), unes polítiques que al llarg d'anys han estat implementades per infinitat de destinacions mitjançant el foment i la construcció d'infraestructures i la creació i promoció de serveis turístics. Val a dir que els valors econòmics, socials i mediambientals del cicloturisme recreatiu han contribuït que moltes destinacions fomentin l'activitat ciclista com a eina de creixement o bé de desestacionalització de l'activitat turística (Lee, 2014; Kaplan, 2015, citat per Mundet, Marin i Figuerola, 2022).

Per altra banda, el creixement del turisme i l'oci durant els darrers vint anys ha estat crucial en la popularització del cicloturisme. Segons dades de l'OMT, entre els anys 2000 i 2017, el nombre de viatges internacionals es va duplicar, passant de 700 a 1400 milions de viatgers anuals. Com també ho ha estat durant aquests anys, l'increment del turisme esportiu, lligat parcialment al cicloturisme, el qual segons les previsions de Weed (2006), ha experimentat un creixement mitjà del 10% anual al llarg dels últims quinze anys.

Igual de rellevant ha estat la popularització del ciclisme com a activitat recreativa, molt influenciada per l'adopció de la bicicleta com a mitjà de transport, la qual ha afavorit el desenvolupament d'una cultura ciclista, fins i tot a països on la pràctica ciclista era força escassa. Finalment, resulta apropiat ressaltar l'arribada de la bicicleta elèctrica al llarg de la darrera dècada, fet que ha acostat l'activitat ciclista a persones i segments de població que no podien fer un ús adequat de la bicicleta convencional. Segons dades de l'Associació de Marques i Bicycles d'Espanya (AMBE), durant l'any 2019, es van vendre un total de 142.766 bicicletes elèctriques. Aquestes xifres resulten significatives si es comparen amb les del 2013, any en què se'n van vendre poc més de 10.000 unitats.

Aquesta popularització de la bicicleta al llarg dels darrers vint anys ha facilitat l'aparició de noves tendències i modalitats que cerquen un ciclisme més autèntic i

aventurer, més lligat a la naturalesa i a indrets inexplorats. Segons Sorenson (2019), analista de mercats del sector de la bicicleta per l'empresa NPD Group, l'aparició d'aquestes noves pràctiques s'ha produït gràcies a la gran necessitat social de trencar temporalment amb la vida urbana i explorar espais menys concorreguts, en la voluntat de la indústria bicicleta de satisfer aquestes demandades i en la gran capacitat viral i prescriptora de les xarxes socials. És el cas del bikepacking i el gravel, dues noves tendències ciclistes que han assolit una gran popularitat.

Tanmateix, la irrupció de la pandèmia de la covid-19 va suposar un punt d'inflexió totalment inesperat per les indústries de la bicicleta i del turisme, de tal manera que un cop superat el fort impacte negatiu inicial, les vendes de bicicletes i la pràctica de certes tipologies de turisme es van disparar. Actualment, amb l'epidèmia superada, aquest efecte rebot encara persisteix i les previsions de futur semblen apuntar a un creixement continu a llarg termini.

La pandèmia va incrementar l'atractivitat del ciclisme com a mitjà de transport i com activitat d'oci. Tal com indiquen Knie, Zehl i Schelewsky (2021), el ciclisme va ser vist com una opció viable i duradora en temps de pandèmia, ja que permetia realitzar desplaçaments amb distanciament social i un baix risc de contagi i al mateix temps oferia els avantatges d'estar a l'aire lliure, fer activitat física i enfortir el sistema immunitari.

Aquest increment de l'activitat ciclista va suposar al mateix temps un augment molt considerable en la demanda de bicicletes. Segons un informe de la Bicycle Association (BA), durant el primer trimestre de 2021, les vendes de bicicletes al Regne Unit van incrementar un 52% respecte al darrer període previ a la pandèmia. En el cas dels Estats Units, segons l'empresa d'investigació de mercats NPD Group, entre l'abril de 2020 i el de 2021, les vendes van créixer un 57%. Sense anar tan lluny, a Espanya, segons l'AMBE, durant el 2020 es va registrar un increment en vendes del 24% respecte a l'any 2019 i durant l'any 2021, un increment del 14% respecte al 2020.

En referència al transport, Hubold (2021), director de la Federació Europea de Ciclistes (ECF), argumenta que la pandèmia va produir un "efecte accelerador" en l'ús de la bicicleta com a mitjà de transport urbà a tot Europa, una tendència que durant els darrers anys es trobava força estancada. En l'àmbit turístic, l'increment sobtat en la pràctica d'activitat física per raons de salut i la restricció dels viatges a escala regional, van contribuir en una forta demanda del turisme actiu i d'aventura i per extensió del cicloturisme. Respecte a aquest últim, tendències tradicionals com el ciclisme de muntanya o de recent popularització de les ja mencionades bikepacking i gravel, van adquirir gran notorietat pel fet de complir amb aquestes necessitats socials d'activitat física en entorns poc massificats.

2.1.3 Actualitat i previsions de futur

Deixant enrere el període marcat per la covid-19, al llarg del 2022 l'activitat cicloturista va continuar gaudint de gran popularitat i els pronòstics actuals indiquen que es tracta d'una tendència que anirà a l'alça, un fet perfectament lògic si es considera l'expansió constant del sector turístic global.

Tal com descriu el World Travel and Tourism Council (WTTC) a l'informe *Economic Impact 2022*, l'activitat turística mundial té previst recuperar els seus nivells previs a la pandèmia cap a finals de l'any 2023 i segons les prediccions a llarg termini realitzades, en el període comprès entre els anys 2022 i 2032, la contribució del turisme a l'economia global ha d'experimentar un creixement anual del 5,8%.

En vista d'aquestes previsions favorables, una altra entitat de referència com és l'OMT valora el cicloturisme com un dels sectors que ha de contribuir en la recuperació i creixement del turisme postpandèmia. Segons la seva directora, Alessandra Priante (2021) l'organització percep el cicloturisme com un subsector en creixement, el qual disposa d'un gran potencial per oferir beneficis i oportunitats a llarg termini. Alhora afirma que el cicloturisme ha de contribuir en el desenvolupament del turisme sostenible del futur, per raó dels seus beneficis mediambientals, econòmics, de salut i socials.

Amb relació al mercat global de la bicicleta, les previsions apunten a un creixement continuat al llarg dels propers anys. Tal com indica la companyia The Grand View Research especialitzada en recerca de mercats, mitjançant l'estudi *Bicycle Market Size, Share and Trends Analysis Report (2022)*, el mercat global de la bicicleta té previst experimentar un creixement anual del 8,2% des de l'any 2022 fins al 2030. Les raons d'aquest increment es troben associades a:

- La millora de les infraestructures urbanes necessàries per utilitzar la bicicleta com a mitjà de transport, sobretot d'ençà de la irrupció de la covid-19.
- Una major conscienciació social sobre la necessitat de dur a terme activitat física per motius de salut, també accentuada amb la pandèmia.
- L'organització d'esdeveniments ciclistes esportius en països en via de desenvolupament d'Àsia, Àfrica i l'Orient Mitjà.
- El desenvolupament continu en els serveis de venda digital, en les xarxes socials i en les aplicacions de seguiment via GPS que ofereixen la possibilitat de compartir rutes.

Pel que fa al cicloturisme, aquest s'està beneficiant del ja mencionat auge del turisme actiu i d'aventura, però també d'un altre subsector que engloba part de

l'activitat cicloturista com és el turisme esportiu. Segons The Grand View Research (2022) les prediccions més recents estipulen un creixement del turisme actiu i d'aventura en 15,2% anual fins a l'any 2030. Pel que fa al turisme esportiu, les previsions apunten a un creixement del 17,5% anual.

Altrament, també és el cas de tendències com el turisme sostenible i el turisme experiencial, amb grans expectatives de creixement, les quals transcendeixen categories i s'estan inserint en diverses tipologies de turisme gràcies als seus valors relacionats amb l'autenticitat, la natura i l'harmonia amb la destinació, actualment molt cercats pels turistes.

En clau de sostenibilitat, l'organització de recerca de mercats Future Market Insights, per mitjà de l'estudi *Bicycle Tourism: Exciting Adventure on Two Wheels* (2022), relaciona l'increment de l'activitat cicloturista en els pròxims anys amb l'augment gradual de la conscienciació ambiental, amb turistes molt més predisposats a utilitzar la bicicleta com a mitjà de transport en visitar una destinació. Envers en turisme experiencial, concretament aquell relacionat amb la natura. La popularització d'aquests corrents explica en part, l'increment en popularització de tendències com el bikepacking, molt lligades a l'aventura, la natura i els viatges sostenibles.

2.2 Gravel

Com ja s'ha comentat anteriorment, el gravel és una disciplina ciclista de recent creació que ha adquirit una gran popularitat entre els aficionats del món de la bicicleta. Aquest apartat té l'objectiu d'analitzar en profunditat tots aquells elements que conformen aquesta pràctica per tal de transmetre al lector una idea ben concisa del ciclisme gravel. Per fer-ho, en primer lloc, es donarà un cop d'ull als orígens del gravel, tot seguit es dotarà de significat el concepte, a continuació s'analitzaran aquells elements que han jugat un paper clau en la seva popularització i finalment s'examinaran tots aquells aspectes que envolten la seva pràctica.

2.2.1 Context històric

Resulta evident que circular per pistes de terra i grava amb bicicleta de carretera no és una pràctica actual. D'ençà de la popularització de la bicicleta durant el segle XIX, sempre s'han utilitzat aquest tipus de vies per desplaçar-se d'un punt a un

altre. Fins i tot des dels inicis del ciclisme competitiu a finals del segle XIX, moltes curses ciclistes com la temible París-Roubaix o el popular Tour de França han inclòs trams de terra i grava en recorreguts on predominava l'asfalt.

Curiosament, no ha estat fins al segle XXI, davant la voluntat d'emular el ciclisme del passat, quan s'ha dotat d'un nom a la pràctica i s'han fabricat bicicletes específiques per realitzar-la, que no s'ha constituït la disciplina de forma oficial.

El gravel tal com el coneixem avui dia es va originar al cor dels Estats Units d'Amèrica, concretament a l'Estat de Kansas, una regió caracteritzada per disposar d'un relleu poc accidentat i de llargues pistes de grava. Raó per la qual, l'any 2006 s'hi va començar a celebrar una cursa anomenada Dirty Kanza (actualment Unbound Gravel). En disputar-se per pistes de grava sense massa irregularitats, molts participants optaven per utilitzar bicicletes de carretera, ja que els permetia assolir una posició més aerodinàmica i, per tant, major velocitat. Tanmateix, les bicicletes de carretera són massa fràgils i poc estables per circular per la grava, motiu que va portar molts participants a modificar les seves bicicletes, usant rodes més resistents, pneumàtics més gruixuts, manillars més còmodes i relacions de marxes més adequades al terreny.

En els anys posteriors es van començar a celebrar noves curses que presentaven característiques similars a la Dirty Kanza i certes companyies de la indústria ciclista van identificar aquesta nova tendència com un possible nínxol de mercat emergent i es van començar a fabricar components de bicicletes i accessoris adients per satisfer la creixent demanda. Ara bé, el punt d'inflexió definitiu no va ser fins a l'any 2012 amb la presentació de la primera bicicleta concebuda especialment pel gravel en una fira de referència del sector ciclista. El fabricant la va categoritzar com "gravel racer" i va suposar el tret de sortida per moltes altres companyies que introduir-se de ple en aquest nínxol de mercat.

Des de l'aleshores, el gravel ha experimentat un creixement imparable fins a l'actualitat, passant de ser una disciplina majoritàriament nord-americana a un fenomen global. No obstant això, val a dir que durant aquesta popularització, la cultura gravel dels Estats Units ha estat utilitzada com a marc de referència pels nous aficionats del gravel d'arreu del món, que tal com es veurà més endavant, es fonamenta en tot un seguit de trets identitaris ben definits. A més, a pesar que una part considerable de l'activitat es continua concentrant al país nord-americà, amb un gran nombre d'esdeveniments i curses, altres països i regions amb gran tradició ciclista també gaudeixen d'una activitat en creixement constant, com és el cas d'Europa.

Tal com s'ha mencionat prèviament, el factor culminant en la consolidació del gravel com a disciplina ciclista en l'escena ciclista mundial (a banda de la seva comercialització per part de les principals companyies de bicicletes i indumentària ciclista) ha estat la creació, l'any 2021, d'un calendari anual de proves competitives

de caràcter internacional i aprovat per l'UCI, l'organisme representatiu de totes les federacions ciclistes mundials. Aquest fet ha permès dotar d'una major exposició mediàtica al gravel, acció que ha de contribuir en un major creixement per part de la disciplina.

2.2.2 Conceptualització del terme

La conceptualització que es presenta a continuació fa referència a la pràctica del gravel com a activitat esportiva popular, i en cap cas se centra exclusivament a descriure el gravel en l'àmbit competitiu.

Mitjançant una visió transversal del gravel, la qual consideri aspectes de caràcter tant tècnic com intangible, en aquest apartat es vol proveir una visió holística de la disciplina a partir de la informació obtinguda en webs especialitzades.

D'entrada, cal establir que el gravel no disposa d'una definició oficial consensuada pel sector ciclista i la veritat és que no existeix un punt de vista únic sobre "què és" exactament. Encara més, tal com expressa la web *Bicycling* mitjançant l'article *What the heck is gravel anyway?*, l'èxit del gravel resideix en el fet de seguir sense definició.

Per una banda, deBruin (2022) el descriu com "una modalitat de ciclisme cada vegada més popular que combina elements del ciclisme de carretera i de muntanya, i que consisteix primordialment a cobrir distàncies per camins sense asfaltar. Tant si es tracta de camins de terra com de grava, les rutes s'han de compondre per camins poc tècnics i sense pavimentar per tal que es pugui considerar gravel".

De forma similar, l'article *Qué es el gravel* de la web *Graveleros* defensa que "el gravel és una disciplina de ciclisme que es practica damunt d'una bicicleta amb una geometria similar a una de carretera o ruta. Aquesta bicicleta també disposa d'un manubri corbat, però té un quadre i unes rodes adaptades per circular tant per camins de terra com per carretera".

Certament, les darreres definicions transmeten una idea força genèrica del concepte "gravel", motiu pel qual resulten excessivament abstractes, ja que no consideren la seva veritable essència, els seus components intangibles.

Deixant de banda l'àmbit competitiu, el gravel va néixer com a disciplina transgressora amb el ciclisme tradicional, sempre tan lligat a modalitats específiques i dogmàtiques. Des dels seus inicis, la cultura ciclista del gravel s'ha volgut posicionar mitjançant una filosofia de vida associada a la diversió, a l'esperit d'aventura, a l'exploració i en general, a la llibertat.

Boyle (2018), defensa que “el gravel no és competir contra el temps, sinó circular per zones rurals poc transitades i gaudir de les vistes mentre es fa exercici, tot explorant camins de terra i carreteres de muntanya”.

Segons Sotolongo (2021), “el gravel es fonamenta en una cultura ciclista relaxada, la qual contrasta amb el sofisticadíssim món del ciclisme de carretera i amb les habilitats tècniques requerides pel ciclisme de muntanya”

La companyia de roba i components ciclistes Café Du Cycliste a partir de l'article *What is gravel cycling?*, descriu l'essència del gravel a la perfecció. D'entrada afirma que és moltes coses diferents, allò que tu vols que sigui. Sosté que és tot terreny per l'aventura i per poder escapar a les parts més remotes del món i que alhora és carretera per què et permet començar l'itinerari des de casa. Encara més, afirma que el gravel és llibertat, aventura i diversitat de la manera que cada individu vulgui.

A partir de les afirmacions exposades, es poden establir uns atributs de caràcter comú del gravel:

- Es desenvolupa majoritàriament en superfícies de terra o grava, però també fa ús de l'asfalt i altres paviments.
- S'utilitzen bicicletes similars a les de carretera tradicionals, però adaptades per circular per terrenys no pavimentats
- Les pistes i camins sense pavimentar no han de ser massa trencades o tècniques.
- Es troba molt associat a una cultura ciclista que defensa la llibertat i el plaer d'anar amb bicicleta per davant de la competitivitat.
- Disposa d'uns trets identitaris molt eteris, la seva pràctica es troba molt oberta a les motivacions de cada usuari.

2.2.3 Constitució de la popularitat

“El ciclisme gravel està explotant en popularitat” Bicycling Magazine (2019)

Per mirar de donar resposta als motius de l'èxit global del gravel, a continuació s'analitzen aquells factors més rellevants que han contribuït a la seva popularització. Tal com es veurà, per tal d'entendre aquesta expansió de la disciplina, resulta també fonamental conèixer les raons que va propiciar-ne el naixement i posterior expansió des dels Estats Units d'Amèrica i alhora entendre l'efecte prèviament descrit de la pandèmia de la covid-19 en el sector del gravel.

- **Inclusivitat:** es parla del gravel com a “modalitat ciclista inclusiva” a raó de dos elements clau. Per una banda, es fa referència a les habilitats tècniques requerides per iniciar-se en aquesta disciplina i per l’altre en el paper de la cultura que envolta aquesta comunitat ciclista.

La cofundadora de la comunitat de ciclistes de color *Pedal 2 the People*, Rachel Olzer (2022), manifesta en un article del Washington Post titulat *What gravel cycling is and why you should give it a try* que part de la popularitat del gravel es deu a la seva accessibilitat. Defensa que el gravel permet explorar zones no transitades i remotes sense haver de disposar de les habilitats tècniques del ciclisme de muntanya o BTT, el qual considera com una modalitat amb una corba d’aprenentatge molt pronunciada i requeridora de certa valentia damunt de la bici. Finalment, apunta que la barrera d’entrada del gravel és relativament baixa, atès que s’acostuma a practicar en un terreny més indulgent.

Com ja s’ha comentat prèviament, el gravel no competitiu sempre s’ha posicionat com un ciclisme per a tothom, on preval la diversió per davant de tot. Tanmateix, en l’àmbit competitiu amateur, també s’intenta que aquesta filosofia inclusiva prevalgui com un valor identitari i són diversos els organitzadors de curses que ho emparen. La coorganitzadora de la prestigiosa cursa nord-americana de gravel *SBT GRVL*, Charity (2022) assenyala que en tractar-se d’una disciplina d’origen recent, això els ha permès començar des de zero adoptant els valors que realment els interessaven i al mateix temps renunciar a aquells valors negatius d’altres disciplines com el ciclisme de carretera, de caràcter més elitista i exclusiu.

Categories transgènere, inclusió racial, defensa de les minories, són moltes les curses nord-americanes que fomenten aquests valors, els quals es troben en perfecta sintonia amb la visió de la comunitat gravel. La ciclista de carretera professional Tiffany Cromwell (2022), participant habitual en curses gravel ho expressa de la següent manera a l’article *Why has gravel become so popular?* de la pàgina web cyclingnews.com: “existeix una forta sensació de comunitat en els esdeveniments gravel. Són molt més relaxats que els del ciclisme de carretera, sempre hi ha un ambient festiu. Tot i això, un cop a la línia de sortida, l’entorn esdevé competitiu i la cursa pot ser molt dura. Però la diferència és que trobes gent que participa per guanyar i d’altres que ho fan per gaudir del repte d’arribar a la línia de meta. Aquest fet crea una atmosfera inclusiva, on la gent no jutja, i és molt obert i acollidor”.

- **Polivalència:** Sorensen (2022) considera que actualment existeix una tendència de mercat en què les bicicletes dissenyades per competir o per utilitzar en disciplines específiques estan perdent protagonisme i que una part molt considerable dels consumidors està comprant bicicletes més versàtils per utilitzar damunt de qualsevol superfície, i les bicicletes gravel permeten satisfer aquesta necessitat.

Segons Sorensen, els motius d'aquesta tendència de mercat no són del tot clars, encara que sembla probable que amb l'augment de l'activitat ciclista viscuda d'ençà de la pandèmia, molts usuaris que s'inicien en el l'àmbit del ciclisme vegin el gravel com l'opció més assequible pel que fa a habilitats tècniques i com a mitjà per desconnectar de la vida urbana en entorns naturals.

Per tal d'il·lustrar aquesta tendència, a continuació es mostren un seguit de xifres de vendes de bicicletes de tipus gravel en països amb tradició ciclista, les quals resulten representatives d'aquest corrent global.

Segons l'informe anual realitzat per l'Associació de Marques i Bicicletes d'Espanya (AMBE), l'any 2021, a tot el país, es van vendre 69.195 bicicletes de gravel, contribuint a que fos la categoria de bicicletes amb el creixement més gran. Per posar en perspectiva aquesta xifra, el mateix 2021, també es van vendre 607.995 de muntanya i 90.470 de carretera, dues disciplines amb molta tradició a Espanya.

L'empresa estatunidenca d'investigació de mercats NPD Group, destaca que als Estats Units d'Amèrica, des de l'any 2018, les vendes de bicicletes gravel han anat experimentant un creixement constant i que del febrer del 2020 al del 2022, hi va haver un increment del 62%.

- **Seguretat:** la integritat física sempre ha estat un factor molt rellevant per a la majoria dels ciclistes que circulen per les vies urbanes, fins al punt que molts usuaris ciclistes renunciïn a la pràctica del ciclisme de carretera per por a patir un accident amb un vehicle de motor. Partint d'aquesta premissa, el gravel transmet més seguretat i representa una opció real per a tots aquells usuaris que valoren aquest factor. Tanmateix, al parlar de seguretat és necessari incloure el ciclisme de muntanya a l'equació, ja que com s'ha mencionat prèviament, requereix unes habilitats tècniques considerables i el risc de patir una lesió per caiguda és elevat.

Posant per cas el grau de sinistralitat a Espanya, tal com exposa la Direcció General de Tràfic (DGT), entre 2016 i 2021, 376 ciclistes van morir en

accidents de tràfic. Unes xifres significatives, i encara que tal i com s'observa a la gràfica de la part inferior, la tendència al llarg dels anys ha anat a la baixa, últimament ha experimentat un lleu increment. Segons el responsable de Pons Seguridad Vial, Ledesma (2022), aquesta lleugera tendència a l'alça podria estar vinculada amb l'increment de l'activitat ciclista a les carreteres.

Sent la sinistralitat ciclista un factor a considerar arreu del món, el gravel clarament capta a un gran nombre d'usuaris que provenen del ciclisme de carretera o bé d'altres que han estat massa temorosos per practicar-lo.

D'acord amb Sorenson (2022) molts usuaris ciclistes es pregunten si realment val la pena anar amb bicicleta per carretera donat el risc en el qual s'exposen i opten per altres disciplines menys exposades al tràfic de vehicles de motor.

Respecte a altres disciplines populars com el ciclisme de muntanya, tot i que la selecció del terreny i del grau de dificultat d'aquest resta en mans de cada individu, normalment sol incloure pistes i corriols de caràcter més tècnic amb obstacles naturals com pedres, arrels o desnivells pronunciats. Aquests elements incrementen el risc dels practicants de patir una lesió, especialment entre els més inexperimentats. Per aquesta raó, molts usuaris que s'inicien en el món del ciclisme i d'altres que han patit lesions, opten pel gravel en detriment del ciclisme de muntanya. L'article *Is mountain biking dangerous?*, del blog especialitzat en ciclisme Bike Gaucho (2022), afirma que el risc elevat de patir lesions entre els practicants novells es deu a la seva manca d'habilitats tècniques lligada a la incapacitat per interpretar correctament la dificultat del terreny per on circulen i la voluntat de superar obstacles que superen el seu nivell damunt la bicicleta.

- **La cultura de la llibertat ciclista:** com s'ha mencionat prèviament, des dels seus inicis, el gravel busca trencar amb la rigidesa del ciclisme actual, tan lligat a disciplines específiques i en certa manera excessivament sectàries pel que fa a equipament, indumentàries, tendències i actituds dels usuaris. Es troba associat a una cultura ciclista que predica la importància de viure el ciclisme segons la interpretació personal que se'n fa, un ciclisme lligat a la sensació de llibertat mitjançant l'aventura i l'exploració d'indrets inexplorats.

Els ciclistes professionals Alison Tetrick i Ian Boswell (2022) expressen a Cyclingnews que "l'atractiu més gran del gravel és el fet d'anar lluny i explorar els camins menys concorreguts. És la llibertat de descobrir llocs allunyats del tràfic i de la gent".

Per tal de comprendre aquesta filosofia, és necessari viatjar als orígens de la disciplina en territori estatunidenc i observar dos factors clau. Per un costat, es tracta d'un país de contrastos geogràfics molt marcats, format per zones densament poblades i per paratges naturals i grans extensions de terreny despoblades, desconegudes i salvatges. Segons Freeman (2014) el 47% dels Estats Units es troba completament inhabitat. Per l'altre, es tracta d'una nació amb uns ideals de llibertat individual molt marcats, el qual es defineix com "la capacitat de tot individu respectuós amb la llei de pensar el que cregui, d'expressar lliurement les seves opinions i d'anar a qualsevol lloc sense que ningú li impedeixi" (Nacions Unides, 1990).

La combinació d'aquests dos factors ha estat clau en la popularització del gravel al país nord-americà. A raó de la necessitat social de sortir de les zones urbanes per explorar les grans extensions de terreny poc concorregut i la promesa de llibertat que ofereix aquesta disciplina, s'ha anat generant aquesta cultura ciclista, la qual ha estat vista com una tendència transgressora a imitar per usuaris ciclistes d'arreu del món. Així mateix, davant la magnitud que han adquirit durant la recent pandèmia valors i pràctiques com la llibertat, l'aïllament social, l'activitat física o la natura, el gravel ha gaudit d'un creixement i expansió molt major a l'esperat inicialment.

- **La popularització del bikepacking:** descrit per Watts (2021) com "la síntesi del ciclisme tot-terreny i de l'excursionisme amb motxilla. Evoca la llibertat del senderisme de diversos dies i dels viatges fets fora dels camins tradicionals, però sumant-hi l'emoció i l'abast d'estar muntant una bicicleta lleugera. Es tracta d'aventurar-se en llocs menys transitats, tant propers com llunyans, a través de senders d'una sola via, grava, i camins de terra oblidats, portant l'equip essencial, i no gaire més".

El bikepacking és doncs un ciclisme d'aventura molt lligat a la pràctica del gravel per diverses raons. En primer lloc, es fonamenta en els valors de llibertat, autenticitat i exploració també adquirits pel gravel. En segon lloc, en el bikepacking és habitual fer ús de bicicletes de gravel donada la seva polivalència i comoditat en tota mena de terrenys. Finalment, es tracta d'una pràctica de recent popularització, que data del mateix període que el gravel, un fet que pot resultar confús donada la naturalesa tradicional dels viatges amb bicicleta. Ara bé, l'equipatge minimalista sumat a l'esperit aventurer resulten una tendència recent. Actualment, gaudeix de gran popularitat, especialment entre usuaris ciclistes adeptes a les rutes per etapes en terreny no pavimentat.

Per aquestes raons, des dels seus orígens, els gravel i el bikepacking s'han anat retroalimentant i expandint simultàniament. Un fet del tot coherent si es visualitza el bikepacking com una tendència que porta un punt més enllà aquest esperit aventurer i de llibertat proposat pel gravel.

- **L'estratègia de la indústria ciclista:** el conjunt del sector ciclista ha jugat un paper molt rellevant en la popularització del gravel. Encara que als inicis va ser un nínxol de mercat només explotat per algunes companyies ciclistes amb escassa quota de mercat, el seu auge com a pràctica popular ha estat identificat al llarg dels darrers anys per les principals marques de sector com un segment de mercat altament rendible, les quals ha contribuït enormement en la seva expansió per mitjà d'estratègies de màrqueting i la consegüent capacitat viral i prescriptora d'aquestes companyies.

A l'article *Gravel bike market: how much is left in the tank?*, publicat per la web [cyclingindustry.news](https://www.cyclingindustry.news) (2020), es fa referència al gravel com un clar exemple d'èxit en la diversificació de productes i el màrqueting, pel fet que les companyies ciclistes han identificat el segment com pol d'atracció de practicants d'altres disciplines, el qual el converteix en molt rendible.

Les companyies ciclistes amb més quota de mercat com són Specialized Bicycle Components, Trek Bicycle Corporation, Giant Bicycles o Canyon bikes, entre altres, han destinat grans sumes de diners en aquest segment coneixedores de la seva rendibilitat. És el cas de la taiwanesa Giant Bicycles (2022), la qual afirma que ha destinat molts recursos a aquesta disciplina a raó de la seva creixent popularitat i per la gran diversitat d'usuaris que genera.

En clau de màrqueting, les accions més destacades s'han basat en la promoció de models de bicicleta gravel mitjançant ciclistes professionals insígnia d'aquestes companyies o bé en la participació d'aquests en proves ciclistes populars de renom. L'exemple més destacat han estat les múltiples campanyes publicitàries realitzades per la marca Specialized sobre el seu model de bicicleta *Diverge* mitjançant el seu ciclista de carretera professional Peter Sagan, una figura mediàtica tant el món de la bicicleta com fora d'ell, amb gairebé dos milions de seguidors a la xarxa Instagram.

Per altra banda, el patrocini de curses per part d'algunes d'aquestes marques també resulta clau. És el cas de la totpoderosa marca Trek, patrocinadora principal de les ja mencionades Gravel World Series sota el nom de Trek UCI Gravel World Series, o de Canyon, patrocinadora principal de la prestigiosa cursa americana Belgian Waffle Ride.

2.2.4 Tipus de bicicletes

Tal com ja s'ha estipulat prèviament les bicicletes de gravel representen una categoria per si mateixa, encara que per a la pràctica d'aquesta disciplina es poden utilitzar també altres tipologies de bicicletes, sempre i quan compleixin un seguit de requisits tècnics que en facilitin el seu ús damunt els diversos terrenys per on se circula.

Per tal de classificar les bicicletes útils per a la pràctica dels gravel, s'ha pres com a referència l'estudi de mercat *Gravel Cycling Market Research Report*, realitzat per la institució canadenca Ontario By Bike i publicat com a informe per la DMO Tourism Oxford (2019), el qual classifica aquestes bicicletes en tres categories: bicicletes de gravel, bicicletes de ciclocròs i altres bicicletes.

A continuació s'ofereix una descripció de les 3 categories mencionades posant especial èmfasi a les "bicicletes de gravel", pel fet de representar la tipologia específica i més utilitzada per a la pràctica del ciclisme gravel. Cal convenir que la informació emprada per dur a terme la descripció tècnica de les bicicletes s'ha extret íntegrament de *Bikeradar*, una pàgina web de referència en quant a prova de tot tipus de material ciclista.

- **Bicicletes de gravel:** A trets generals, són bicicletes versàtils pensades per poder circular per diferents superfícies i tipologies de terreny, per tant, presenten un aspecte similar a les bicicletes de carretera o ruta convencionals, però disposen d'un seguit d'elements que les fan més robustes i al mateix temps més còmodes. Pel fet de derivar de les bicicletes de carretera, en la descripció següent s'estableix un marc comparatiu entre les dues per poder especificar òptimament les diverses parts i components que incorporen les bicicletes de gravel.

D'entrada, val a dir que la geometria d'aquestes bicicletes està pensada per oferir estabilitat i comoditat, per tant, disposen d'un quadre que proporciona una posició més relaxada que les bicicletes de carretera, amb un tub de direcció més elevat i amb un angle més suau, per permetre una conducció més confortable. La caixa del pedaler es troba força baixa, proporcionant un bon centre de gravetat per superfícies inestables com la grava.

Respecte al manubri, com en les bicicletes de carretera, aquest és de tipus *drop bar*, el qual permet diferents formes de subjecció per part de l'usuari, ja sigui per controlar la bici en baixades, rodar còmodament o esprintar a gran velocitat. Al manubri disposa de les manetes de fre, les quals incorporen els canvis de marxes.

Pel que fa a les rodes, aquestes representen l'element més important per a la pràctica del gravel, pel fet d'estar en contacte directe amb la superfície de rodament. Les llantes presenten diverses mides, en quant a diàmetre, existeixen les 650c o de 27,5 polzades i les 700c o de 29 polzades. Relacionat amb les llantes, també es poden trobar diferents amplades i perfils, unes característiques que doten de més estabilitat i velocitat a les bicicletes. D'igual manera, les cobertes o pneumàtics presenten diversos diàmetres i amplades, com també una infinitat de bandes de rodament o tacs pensats per proporcionar diferents graus d'adherència i comoditat, segons les preferències del ciclista i les característiques del terreny.

Amb referència a altres elements fonamentals, en primer lloc, cal destacar els frens, els quals solen ser de disc hidràulic, un sistema que aporta una major potència de frenada que els frens de llanta convencionals, ja que són ideals per superfícies inestables com la grava o la terra. En segon lloc, el kit de transmissió representa un component fonamental, motiu pel qual existeix una gran varietat de configuracions a escollir segons la tipologia de terreny, tot i que normalment incorporen unes relacions de marxes més curtes que les bicicletes de carretera donat el predomini d'un terreny més canviant i tècnic.

Cal remarcar també, que en ser bicicletes habitualment utilitzades pel bikepacking, solen disposar de diversos suports on incorporar equipatge de viatge com ara alforges o diversos tipus de maletes i bosses.



FIGURA 1: BICICLETA DE CARRETERA
Font: [specialized.com](https://www.specialized.com)



FIGURA 2: BICICLETA DE GRAVEL

Font: canyon.com

- **Bicicletes de ciclocròs:** definit pel diccionari Merriam-Webster com “esport de competir amb bicicleta en un terreny difícil, el qual normalment requereix carregar la bicicleta per damunt d’obstacles”, el ciclocròs es realitza en circuits tancats compostos per sorra i fang i per obstacles artificials com escales i troncs que els participants han de superar damunt la bicicleta o bé a peu.

Les bicicletes de ciclocròs es troben a mig camí entre les de gravel i les de carretera, ja que també deriven de les darreres. Igual que les gravel, presenten els principals elements per poder rodar damunt de superfícies no pavimentades i irregulars, com ara quadres i llantes resistents i pneumàtics de tac, però a l’estar dissenyades fonamentalment per competir, el factor comoditat no es considera rellevant. Per aquesta raó disposen d’una geometria més en sintonia amb les bicicletes de carretera i un pes més contingut que les bicicletes de gravel. Addicionalment, incorporen un kit de transmissió de tipus curt, pensat per recorreguts amb canvis de desnivell constants.



FIGURA 3: BICICLETA DE CICLOCRÒS

Font: cube.eu

- **Altres bicicletes:** en aquesta categoria, Tourism Oxford (2019) identifica dues subcategories, les bicicletes de muntanya (o de BTT) i les bicicletes híbrides.

Segons Merriam-Webster, el ciclisme de muntanya és “l’esport o l’activitat d’anar amb bicicleta de muntanya (un tipus de bicicleta que posseeix un quadre resistent, rodes gruixudes i manubri recte i és utilitzada per rodar damunt de terreny irregular)”.

Les bicicletes de muntanya són bicicletes “tot terreny”, dissenyades per poder circular per tota mena de camins no pavimentats i irregulars i amb obstacles naturals de tota mena, com ara pedres, arrels i desnivells molt pronunciats.

A pesar que existeixen moltes subcategories de bicicletes de muntanya pensades per realitzar funcions molt específiques, les més convencionals presenten elements tècnics com quadres de construcció robusta amb possibilitat d’incorporar amortidor, forquilla amb amortidor, manubri recte, llantes de 25 a 35 mm d’amplada i pneumàtics amb tacs. Altrament, també incorporen frens de disc normalment hidràulics i kits de transmissió dissenyats per poder superar pendents molt pronunciades.

Respecte a les bicicletes híbrides, aquestes són una combinació entre una bicicleta de muntanya i una de carretera. Certament, existeixen dissenys molt diversos, els quals emfatitzen les característiques d’una categoria o de l’altra. A diferència de les bicicletes de gravel, que també poden ser considerades híbrides, les bicicletes d’aquesta categoria solen presentar una geometria encara més pensada per proporcionar comoditat a l’usuari, amb quadres amb angles poc pronunciats, manubris rectes i fins i en alguns casos forquilles amb amortidor.



FIGURA 4 : BICICLETA DE MUNTANYA
Font: bmc-switzerland.com



FIGURA 5: BICICLETA HÍBRIDA
Font: trekbikes.com

2.2.5 Components i indumentària

A banda de les bicicletes, les quals representen l'únic element fonamental per la pràctica del gravel, és necessari donar un cop d'ull a tot un seguit de components o ítems que tot i no resultar primordials, poden facilitar considerablement el desenvolupament de l'activitat ciclista. Ara bé, la selecció de cada un d'aquests ítems resta en mans del mateix ciclista.

En primer lloc, i respecte a la indumentària ciclista utilitzada, no existeix una tipologia de vestimenta única per poder desenvolupar l'activitat ciclista, tanmateix, sí que s'aconsellen uns mínims per raons de seguretat, comoditat i rendiment. Segons l'article de Bikeradar (2002) *Gravel bike clothing: what should I wear for*

gravel riding?, a banda del casc, que resulta imprescindible per evitar lesions, és convenient fer ús de vestimenta ajustada i elàstica, especialment en el cas dels pantalons o *culottes*, els quals és important que siguin encoixinats per evitar molèsties i rascades en el contacte del cos amb el seient. El motiu perquè la roba sigui ajustada i elàstica és per facilitar la mobilitat del ciclista damunt la bicicleta, especialment en l'acció del pedaleig, a banda d'aportar un component aerodinàmic.

En referència a altres ítems que pot equipar el ciclista per un millor maneig de la bicicleta, Bikeradar (2022) fa referència a sabatilles específiques, especialment les que permeten un acoblament amb el pedal per tal d'oferir un pedaleig més eficient i segur. Així mateix, també es recomana fer ús de guants adequats per tal de facilitar l'adherència de les mans al manillar i evitar lesions en cas de caiguda o per fricció.

En segon lloc, i com components de les mateixes bicicletes, cal fer referència a les cobertes o pneumàtics de gravel, un element que tal com s'ha mencionat prèviament resulta indispensable per a la pràctica ciclista. Concretament, les cobertes presenten diverses amplades i tipologies de tacs, uns factors que determina la seva viabilitat d'ús en les diferents classes de terrenys.

D'acord amb l'article *everything you need to know to master gravel*, elaborat per la revista especialitzada *Bicycling* (2019), existeixen infinitats de components d'una bicicleta gravel que poden optimitzar el seu maneig, tanmateix, cap aporta un resultat tan significatiu com una bona elecció dels pneumàtics. Per aquesta raó, plantegen la guia sobre l'amplada de les cobertes i les tipologies de tacs següent:

Respecte a l'amplada:

- **25-28mm**: permet circular per superfícies no pavimentades, però estan pensats per aquells usuaris que realitzen sortides on predomina les carreteres asfaltades o pavimentades i les carreteres o camins de grava en molt bon estat.
- **30-32mm**: es troba enfocat a aquells usuaris que efectuen rutes on predominen les carreteres i camins no pavimentats. Possibiliten circular amb certa comoditat per corriols amb ascensions per terreny irregular, pistes amb terra no compacta, fang i grava de tota classe.
- **33-38 mm**: dins aquests marges, sobretot en les xifres més elevades, els ciclistes poden circular damunt de qualsevol de les superfícies utilitzades en el gravel sense sacrificar comoditat, gràcies a l'efecte "amortidor" de les rodes.
- **40-44 mm**: es tracta d'una mida que també s'usa en tota mena de terrenys però, donada la seva major superfície de contacte resta certa velocitat de

creuer. És especialment útil per creuar trams amb elements com pedres, arrels i forats i fins i tot neu o gel amb més confort i seguretat.

- **45 mm +:** és per aquells usuaris que prioritzen els corriols amb un terreny força tècnic i pels aventurers. La seva gran superfície de contacte i la major cambra d'aire transmeten estabilitat i redueixen el grau dels impactes amb els elements externs. No és aconsellable si es busca assolir una gran velocitat de creuer.

En relació amb la banda de rodament dels pneumàtics o simplement tacs, existeix una gran diversitat de marques i models amb patrons de tac molt particulars per part de cada fabricant. Es poden classificar de la forma següent:

- **Majoritàriament terreny compacte:** per aquells usuaris que realitzen rutes de les quals el 70% és asfalt. Es tracta d'uns pneumàtics amb un centre llis i tacs més pronunciats a la part lateral superior per tal d'aportar tracció durant les frenades i els girs en terreny no pavimentat.
- **Majoritàriament grava seca:** si les rutes són principalment damunt de terreny no pavimentat, la tracció esdevé important. Consisteix en unes cobertes amb un tac força uniforme en tota la superfície de contacte, tot i que més pronunciat en els laterals per prioritzar una bona tracció.
- **Majoritàriament camins de terra enfangats:** en aquest cas, la tracció esdevé l'aspecte més fonamental, però no s'ha d'utilitzar pneumàtics amb massa tac per què limiten considerablement la velocitat en els trams d'asfalt. Són pneumàtics amb un tac mixt però prominent, més compacte al centre i més espaiat als laterals. Aquest disseny permet eliminar el fang que s'acumula a les cobertes de forma més eficient.
- **No saps què et trobaràs:** per aquells usuaris que improvisen o bé es troben tota classe de vies i condicions cal un pneumàtic mixt. Disposen d'un tac molt uniforme i prou pronunciat al centre per reduir la resistència de rodament en superfícies pavimentades però alhora útil en terreny més irregular i dispers. A més el tac disposa d'un patró que facilita l'eliminació del fang que s'hi adquireix.

2.2.6 Tipus de vies i superfícies

A grans trets i tal com s'ha expressat anteriorment, per poder considerar una activitat ciclista com a "gravel" són necessàries fonamentalment vies de diferents amplades compostes de terra o grava, les quals han de presentar una superfície bastant uniforme, sense grans irregularitats ni obstacles naturals excessius, si no s'hauria de considerar ciclisme de muntanya. No obstant això, donada la dificultat de realitzar itineraris transitant íntegrament per aquestes superfícies, els trams asfaltats o pavimentats amb altres materials, tot i no resultar elementals, també es consideren part del gravel.

Existeixen diversos punts de vista sobre les característiques de les vies utilitzades en el ciclisme gravel, unes classificacions que consideren únicament el tipus de via o bé les característiques del terreny. D'entrada prenent la classificació de Tourism Oxford (2019), existeixen 3 tipologies generals de vies que presenten particularitats diverses:

- **Carreteres no pavimentades**: formades per grava o terra, la qualitat de la seva superfície varia segons les tasques de manteniment que se'ls apliquen. Poden ser llises i de compost premsat, recentment allisades amb nou compost o en males condicions amb regueres de la pluja, arrels, pedres, bancs de sorra i forats.
- **Camins no pavimentats**: qualsevol camí que no estigui pavimentat pot ser inclòs en un itinerari gravel. Poden presentar diferents graus de conservació i ser d'un sol carril o de dos.
- **Trams de connexió**: un itinerari gravel sovint pot incorporar porcions de carreteres o camins pavimentats que connecten amb altres parts de la ruta.

Altrament, considerant les característiques del terreny, existeix la *Industry Standard Guide To Gravel* (ISGG), una guia elaborada per l'exciclista professional Neil Shirley, la qual ha estat utilitzada com a marc de referència per infinitat de webs especialitzades i companyies ciclistes. Aquest document categoritza les vies gravel segons el tipus de terreny i la seva dificultat i fins i tot brinda recomanacions sobre el tipus de pneumàtic a usar. *Bicycling* (2019), a través del ja mencionat article *everything you need to know to master gravel*, descriu les 4 categories plantejades per Neil Shirley:

- **Categoria 1**: carreteres llises i ben cuidades que poden contenir o no peces de grava petites i són adequades per les bicicletes de carretera. En molts

casos, aquestes carreteres o camins es troben en millors condicions que certes carreteres asfaltades secundàries. És recomanable emprar pneumàtics que no superin els 30 mm per poder rodar de forma ràpida i efectiva.

- **Mida de pneumàtic:** 25-28 mm.



FIGURA 6: VIA DE CATEGORIA 1

Font: enve.com

- **Categoria 2:** carreteres que contenen forats, regueres fetes per l'acció de l'aigua i possiblement girs amb terra solta i en males condicions. A més, poden contenir força quantitat de grava acumulada fora les línies de traçada, fet que pot suposar un petit repte pels ciclistes. És possible circular-hi amb una bicicleta de carretera si es disposa de les habilitats suficients. Es requereix certa amplada de pneumàtic, ja que esmorteixen els impactes i redueixen el risc de punxada.

- **Mida de pneumàtic:** 28-32 mm.

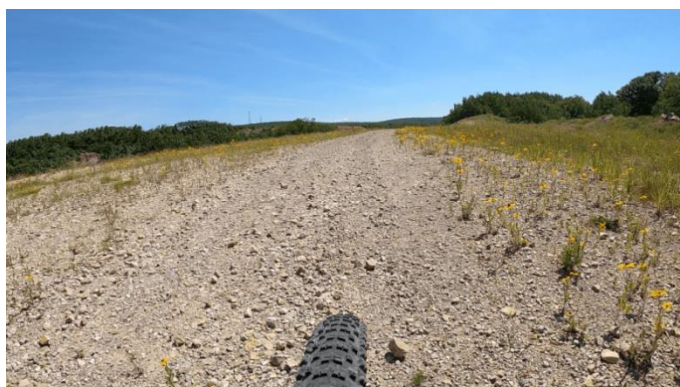


FIGURA 7: VIA DE CATEGORIA 2

Font: granfondoguide.com

- **Categoria 3:** carreteres que rarament reben tasques de manteniment amb roques visibles, regueres que poden cobrir el pneumàtic, sorrals i altres elements imprevisibles que poden dificultar-ne la circulació. A no ser que aquest tipus de terreny només es trobi en trams d'enllaç curts, és recomanable utilitzar cobertes amples per circular amb major comoditat i velocitat.

- **Mida de pneumàtic:** 33-38 mm.



FIGURA 8: VIA DE CATEGORIA 3

Font: granfondoguide.com

- **Categoria 4:** camins forestals amb regueres profundes i jardins de roques que poden dificultar considerablement la fluïdesa de la circulació. És molt recomanable utilitzar pneumàtics amples pel seu efecte esmorteïdor, per

reduir el risc de punxades i per obtenir una bona tracció en els girs i en els pendents pronunciats i amb roca solta.

- **Mida de pneumàtic:** +38 mm.



FIGURA 9: VIA DE CATEGORIA 4
Font: Theunpavedhub.com

La web especialitzada en ciclisme CyclingTips, es basa en la *Industry Standard Guide To Gravel* (ISGG) per redactar el seu article *Grading gravel: how do you define off-road surfaces?*, tanmateix, fa referència a 5 categories, la primera de les quals consisteix en carreteres pavimentades en mal estat, llambordes i paviments irregulars. Per aquestes superfícies recomana utilitzar cobertes d'entre 25 i 32 mm.

2.2.7 Perfil dels usuaris

Per tal d'indagar en els perfils dels usuaris des d'un altre punt de vista, tal com apunta la web ciclista de notícies pel sector B2B [cyclingindustry.news](https://www.cyclingindustry.news) mitjançant l'article *Who are gravel bike riders? Dutch study finds out*, un estudi realitzat als Països Baixos per l'associació neerlandesa de ciclisme (NTFU) durant l'any 2022, mostra que el 93% dels ciclistes que practiquen gravel també realitzen una altra disciplina ciclista. En aquest cas, més de la meitat d'aquests practica ciclisme de carretera, mentre que un 40% ciclisme de muntanya.

Certament, aquestes xifres poden ser indicatives d'una tendència generalitzada entre els usuaris ciclistes d'arreu, sempre tenint en compte la gran tradició ciclista

existent als Països Baixos. Tanmateix cal considerar que la manca d'estudis realitzats sobre el ciclisme gravel no permeten aprofundir més en el tema.

2.2.8 Viabilitat mediambiental

La circulació amb bicicleta per entorns naturals és una qüestió que genera controvèrsia i la majoria dels països disposen de la seva legislació específica. Aquesta secció té la finalitat d'examinar la factibilitat del gravel en la realitat mediambiental actual, concretament aquella que afecta l'ús de la bicicleta en carreteres i camins forestals. Per fer-ho, s'examinen casos concrets de legislació ciclista i accions destinades tant a limitar com a favorir l'ús de la bicicleta.

Cada país disposa de la seva legislació i normatives particulars i fins i tot cada regió administrativa i àrea protegida gaudeix de certa potestat per regular els seus espais naturals. Tanmateix, es pot establir que bona part dels països amb tradició ciclista utilitzen un sistema basat en usos. És el cas, entre altres, del Regne Unit, mitjançant la Countryside and Right of Way (acte parlamentari del Regne Unit, 2000) o dels Estats Units amb la regulació que estableix el United States Forest Service (UNFS, 1905). D'acord amb aquest sistema, governs nacionals, regionals i entitats gestores d'àrees protegides, determinen quins són aquells camins en els quals es pot circular amb bicicleta i quins no. En vista a aquests sistemes d'usos, la limitació en àrees protegides acostuma a ser molt accentuada, com també ho és en aquells camins o vies d'escassa amplada per raons de seguretat o per evitar danys mediambientals. Per altra banda, existeixen camins que no es troben sota cap mena de regulació on la circulació és del tot lliure sempre que la conducta dels usuaris s'adapti als principis morals d'ús.

En altres països com el cas Espanya, exceptuant les àrees considerades com espais naturals protegits, la regulació no es fonamenta en uns usos predeterminats, tot i que existeixen algunes vies creades per vehicles no motoritzats com les bicicletes. Segons la Llei de Montes (2003) i els Plans d'Ordenació de Recursos Naturals (PORN) (Llei 42/2007) es permet la lliure circulació de bicicletes en espais naturals d'ús públic no protegits i la limitació o prohibició de la circulació en espais protegits, segons el seu grau de protecció. En espais protegits, per norma general es prohibeix la circulació en pistes o camins de menys de 3 metres d'amplada i la prohibició total en zones amb un elevat grau de protecció.

En bases a la legislació vigent i considerant la naturalesa del gravel, el qual acostuma a practicar-se prioritzant aquells camins i carreteres de terra o grava que no presenten grans complicacions tècniques, aquest gaudeix d'una àmplia viabilitat exceptuant aquelles pràctiques que cerquin els límits de la disciplina, fent ús de camins o corriols de caràcter més tècnic, d'escassa amplada o destinats a altres usos, les quals poden creuar els confins de la legalitat.

Encara més, el gravel es beneficia enormement d'aquelles vies que han estat creades per fomentar els desplaçaments de vehicles no motoritzats o caminants, ja que normalment són de terra o grava i es troben sota un règim de manteniment regular. Concretament, incitaves com The National Cycling Networks Regne unit, descrita per Sustrans (1995) com un conjunt de camins marcats i rutes per caminar, anar en bici i explorar l'aire lliure. O bé les vies verdes que es troben arreu, definides pel Consorci de les Vies Verdes de Girona (2003) com "infraestructures de comunicació desenvolupades sobre trams ferroviaris desafectats del trànsit i, sobre camins de la natura destinats a usuaris no motoritzats, vianants, ciclistes o persones amb mobilitat reduïda, que es poden utilitzar per a fins recreatius i per a desplaçaments entre centres d'activitat". Aquestes iniciatives mencionades, juntament amb d'altres com la xarxa EuroVelo, que recorre tot Europa o el US Bicycle Route System, en el cas dels Estats Units, són cada vegada més habituals i clarament beneficien una disciplina com el gravel.

2.3 Cicloturisme gravel

Davant la popularitat actual del cicloturisme i del gravel, l'activitat turística d'aquest darrer també és una realitat cada vegada més estesa a totes aquelles destinacions que disposen d'unes característiques geogràfiques idònies per a la seva pràctica i uns agents turístics disposats a explotar el potencial d'aquest subsector del cicloturisme.

Com es veurà a continuació, la vessant turística del gravel es troba molt vinculada al bickpacking, un fet perfectament comprensible si es considera l'esperit aventurer que comparteixen les dues. Per aquesta raó, existeix un gran interès per part dels usuaris gravel a participar en activitats turístiques d'aquest caire, com també un nombre considerable de productes i serveis. Tanmateix, igual de notables són els productes i serveis basats en itineraris sense el component "bikepacker" i els esdeveniments o proves competitives de caràcter amateur, pensats per aquells usuaris que cerquen un cicloturisme gravel més accessible.

2.3.1 Pràctiques, destinacions i productes

Malgrat la popularitat global del gravel, bona part de la seva activitat turística es concentra a Nord-amèrica, Europa i el Regne Unit a raó de la marcada tradició ciclista de diversos dels seus països. Tanmateix, arran del seu component

aventurer, països de caràcter més remot i amb les característiques geogràfiques idònies també gaudeixen d'una creixent activitat. És el cas de Sud-àfrica, Austràlia o el Kazakhstan.

D'acord amb l'estudi *Gravel EU vs. E.E.U.U.* publicat pel fabricant de components de bicicleta líder del mercat Shimano (2022), la cultura gravel estatunidenca ha servit de marc de referència per a la resta de països, un fet que també s'ha fet notar en el desenvolupament de la seva activitat turística. En aquesta secció es descriuen les diverses pràctiques turístiques més habituals dins el sector del gravel i es fa referència a les destinacions i els productes més rellevants en cada una d'elles.

A partir d'una anàlisi de les principals agències i tour operadors que ofereixen productes i serveis destinats al cicloturisme gravel, es pot classificar l'activitat turística en les tres categories següents:

- **Bikepacking**: tot i que es practica arreu, aquells països que disposen de vastes àrees de terreny natural, zones despoblades i rutes ciclistes de gran extensió són els més propicis a rebre aquest perfil de cicloturistes. Bikepacking.com, la web de referència del sector, mitjançant la secció *gravel bikepacking routes*, presenta una infinitat de destinacions a escala global on practicar aquest ciclisme aventurer, la majoria d'elles ubicades en les regions més remotes de països com els Estats Units, Espanya, Escòcia, França, Austràlia, Noruega o Sud-àfrica.

Habitualment de caràcter autoguiat, els recorreguts del bikepacking resten en mans dels mateixos cicloturistes, tot i que existeixen rutes específiques creades per aquesta pràctica. L'article *Bikepacking the iron curtain: a ride to european history* publicat per Cyclingtips (2021) descriu l'Iron Curtain Gravel Trail, el qual transcorre al llarg de més de 600 quilòmetres pel centre d'Alemanya, com un dels recorreguts europeus per excel·lència quant a bikepacking amb bicicleta de gravel.

- **Rutes o tours**: representen una pràctica molt estesa en el sector i es poden dividir en dues subcategories: guiades i autoguiades i d'una sola etapa o de diverses etapes. En el cas del tours autoguiats, s'acostuma a proveir els usuaris d'informació general de la zona, sobre aspectes concrets de itinerari i d'un aparell GPS. Pel que fa a les rutes o tours guiats, aquests solen incloure tot un seguit de serveis com allotjament o allotjaments (segons la durada i naturalesa del recorregut), assistència mecànica, alimentària i sanitària, gestió de l'equipatge i lloguer i transport de bicicletes.

Tant si es tracta de rutes guiades o autoguiades, el quilometratge dels recorreguts s'estableix segons el nivell físic dels participants, segons si es

tracta d'un itinerari compost per una o per diverses etapes o bé segons el nivell tècnic i desnivell del terreny a recórrer. Els tours constituïts per una sola etapa solen oscil·lar entre els 40 i els 150 quilòmetres, mentre que els de diverses etapes entre els 40 i els 75 quilòmetres diaris.

Els itineraris específics per gravel són cada vegada més habituals en infinitat de destinacions. Trek Travel (2022), agència de cicloturisme de referència i de caràcter internacional fa al·lusió algunes de les destinacions més destacades que disposen de rutes comercialitzades, entre les quals destaquen les Muntanyes Verdes de Vermont (EUA) la Toscana (Itàlia), la regió de Girona o bé Saint-Moritz (Suïssa). Per altra banda, la web marauder.com a través de l'article *The World's Best All-Weather, Day-and-Night Gravel Bike Routes (2022)* fa especial menció a Boulder Canyon (Colorado, EUA), a Ruta de la Seda (Kirguizistan) o bé al Swartberg Pass (Sud-àfrica).

- **Esdeveniments competitius:** com s'ha exposat anteriorment, la participació en esdeveniments competitius de forma activa forma part del cicloturisme i el gravel vinculat a esdeveniments competitius oberts a ciclistes amateurs representa un destacat nínxol de mercat. Tal com manifesta la web de ciclisme CyclingTips (2022) en el seu article *In search of the european spirit of gravel*, aquest nínxol gaudeix de molta més popularitat als Estats Units gràcies al renom assolit per algunes de les curses i per una cultura gravel molt més viva i implicada a l'hora d'organitzar aquests esdeveniments, fet que atrau participants d'arreu del món. Tanmateix, a Europa l'escena competitiva es troba en creixement constant.

Bicycling (2022) amb l'article *20 best gravel races to add to your bucket list* explora els esdeveniments més destacats i aptes per ciclistes amateurs celebrats anualment als Estats Units, entre els quals destaquen la Barry-Roubaix (Hastings, Michigan), la Belgian Waffle Ride (San Marcos, Califòrnia) l'Unbound Gravel (antiga Dirty Kanza, cursa pionera del gravel) (Emporia, Kansas) i la SBT GRVL (Steamboat Springs, Colorado). En l'àmbit europeu, l'article *Awesome Gravel Events in Europe*, publicat per Canyon (2021) mostra una gran varietat de proves repartides al llarg del continent entre les que destaquen Yuzzu Gravel Series (Bèlgica), la Grinduro (Suïssa), la Dirty Jutland (Dinamarca) o la Pirinexus Challenge, amb inici i final a Girona.

2.3.2 Segmentació dels cicloturistes

En l'àmbit del cicloturisme, el gravel disposa d'una gran diversitat d'usuaris, els quals es diferencien segons una àmplia gamma de variables com ara l'edat, el sexe, les motivacions o el grau d'experiència. Davant la manca d'estudis realitzats sobre aquests diferents perfils i donada l'heterogeneïtat de les variables mencionades, resulta complicat establir una segmentació amb profunditat.

Malgrat això, és possible definir una categorització més genèrica com és el que cas de la utilitzada per Tourism Oxford (2019), la qual segmenta els cicloturistes gravel en tres grups, basant-se en les motivacions i el grau d'experiència o habilitat a l'hora de practicar l'activitat. Són els següents:

- **D'oci o recreació**: ciclistes que des de fa temps usen pistes de terra o grava per fer sortides més segures, sovint com una alternativa a carreteres molt transitades o bé per la manca de camins. Aquests ciclistes tendeixen a fer servir camins o carreteres no pavimentades quan fan rutes de viatge per tal d'explorar noves àrees o desplaçar-se. Les rutes que duen a terme solen comprendre entre 10 i 50 quilòmetres i inclouen parades.
- **Experimentats o esportistes**: acostumen a ser usuaris que s'identifiquen com a "ciclistes gravel". Molts del que formen part d'aquest grup entrenen exclusivament per participar en esdeveniments de gravel. Acostumen a ser ciclistes experimentats que també practiquen ciclisme de carretera. Les seves rutes solen cobrir entre 50 i 160 quilòmetres.
- **Bikepackers**: solen ser una porció dels ciclistes experimentats que els agrada fer aquesta activitat que comprèn diversos dies d'aventura per terreny complicat en territoris aïllats i fent càmping. Els itineraris acostumen a ser una combinació de carreteres sense pavimentar i camins forestals.

2.3.3 Elements imprescindibles d'una destinació gravel

Prenent com referència l'article acadèmic *How to develop a road cycling tourism destination. Girona as a case study* elaborat per Mundet, Marín i Figueroa (2022), el qual analitza l'èxit de la ciutat de Girona com a destinació de ciclisme de carretera i a partir de l'experiència personal adquirida durant la fase de recerca d'aquest treball, es pot establir que existeixen un gran nombre d'ítems i factors que poden

determinar la viabilitat i popularitat del cicloturisme gravel en una destinació. Concretament, les característiques geogràfiques i l'especialització turística de la mateixa destinació representen uns factors clau en aquesta equació, no obstant també cal considerar aspectes com la imatge projectada i la percepció que els visitants potencials tenen de la destinació.

Mundet et al., (2018) descriuen aspectes com l'heterogeneïtat geogràfica, el clima, la comunitat ciclista, el transport o bé l'especialització turística com a factors determinats en l'èxit de la ciutat de Girona com a destinació de cicloturisme de carretera, uns factors que en molts casos resulten aplicables al cicloturisme gravel. En tot cas, davant la diversitat exposada, en aquesta secció es pretén descriure únicament aquells ítems primordials per l'activitat cicloturista en qüestió, capaços de condicionar substancialment la seva pràctica.

- **Territori atractiu:** en aquest cas, el terme atractiu fa referència a diverses facetes que en conjunt doten la destinació i el seu entorn d'un encant particular que és percebut pels cicloturistes.

En primer lloc, l'existència de paratges naturals i rurals resulta fonamental a l'hora de satisfer aquesta necessitat d'aventura, exploració i desconexió cercada en la disciplina del gravel. En aquest aspecte una diversitat orogràfica considerable, tot i no ser fonamental, genera al visitant la percepció d'una major disponibilitat d'entorns pedalables amb rutes capaces de satisfer totes les demandes. De la mateixa manera, una atractivitat paisatgística elevada a escala visual, amb elements com muntanyes, valls, planes o platges i també amb contrastos molt marcats produeix un potent efecte seductor als cicloturistes.

La presència d'elements culturals també pot representar un factor que dota el territori de major atractivitat, especialment per aquells cicloturistes que prioritzen el gaudi per davant del rendiment esportiu.

- **Diversitat de vies pedalables:** fa referència a pistes o camins aptes per l'activitat ciclista que gaudeixin d'un cert grau de conservació i senyalització i les característiques presentades en la secció *tipus de vies i superfícies*. Disposar de certa varietat de vies en bon estat de preservació permet atraure cicloturistes amb motivacions i nivells diversos i alhora permet a empreses i institucions segmentar productes i serveis segons els diferents tipus d'usuaris. Tanmateix, cal considerar que diversitat sense qualitat no sempre implica un major èxit, i destinacions amb poca oferta en rutes poden també gaudir de gran popularitat.

- **Sector turístic especialitzat**: una destinació preparada per rebre activitat turística representa un component crucial en la viabilitat i èxit del turisme gravel, ara bé, dins aquest context cal una especialització en l'àmbit del cicloturisme per part dels sectors públic i privat i una voluntat per part dels dos de treballar en consonància. Respecte al sector públic, són necessàries unes entitats disposades a fomentar la pràctica ciclista per mitjà de la construcció i el manteniment de vies i infraestructures específiques i de promocionar la destinació a través d'estratègies de màrqueting. Pel que fa al sector privat, aquest requereix un seguit d'actors capitals com allotjaments i establiments de restauració que emparin el concepte *bikefriendly* com també d'agències de viatges i empreses especialitzades en l'organització d'activitats cicloturistes i en el lloguer i reparació de bicicletes i altres accessoris relacionats.
- **Comunitat local implicada i tolerant**: la societat local juga un paper determinant en l'èxit de l'activitat cicloturista en qüestió a través de la percepció que en té d'aquesta. Una comunitat oberta a la pràctica del cicloturisme gravel, que consenti la presència de cicloturistes i la seva incidència en termes de circulació viària i ús d'espais naturals públics, és una comunitat més propícia a involucrar-se en el desenvolupament de l'activitat en si. Aquest fet es pot traduir en iniciatives empresarials locals destinades a la creació de productes i serveis relacionats amb el gravel o bé en associacions que cerquin la participació ciutadana en el desenvolupament d'esdeveniments ciclistes o fins i tot en tasques de manteniment de vies pedalables.

Per tal d'assolir aquesta comunió entre locals i turistes, a banda de la influència que representa la cultura ciclista de la destinació, cal una administració local capaç de gestionar de forma equilibrada les necessitats tant ciutadanes com turístiques.

3 CAS D'ESTUDI: EL CICLOTURISME GRAVEL A LA CIUTAT DE GIRONA

3.1 Preàmbul

El treball presentat fins aquesta fase ha pretès posar en context al lector sobre el cicloturisme en termes generals, el gravel com a disciplina i el gravel com a activitat turística per mitjà d'una anàlisi dels fets històrics més rellevants, de les tendències actuals i de futur i d'aquells elements més significatius de cada una de les pràctiques.

Els fonaments teòrics plantejats evidencien el dolç moment que viu actualment el sector del cicloturisme gràcies a l'auge de l'activitat ciclista per raons d'oci, salut i sostenibilitat, les quals han contribuït a l'aparició i consolidació d'una disciplina ciclista com el gravel. Addicionalment, el cicloturisme s'ha vist igualment impulsat per la recent popularització del turisme lligat a l'activitat física i els entorns naturals de la mà d'àmbits com el turisme actiu i el turisme esportiu, i de tendències de caràcter més holístic com els turismes sostenible i experiencial.

Referent al gravel, la informació exposada posa de manifest la dimensió que ha adquirit la disciplina a escala global i com aquesta tendència està repercutint en el sector del cicloturisme a través de pràctiques com el bikepacking, les rutes guiades o autoguiades i els esdeveniments. Són moltes les destinacions, sigui amb oferta o no en cicloturisme, que perceben el gravel com una oportunitat latent per diversificar la seva oferta o bé com a porta d'entrada en el sector del cicloturisme.

Esdevenir una destinació de cicloturisme gravel, tal com s'ha especificat en la part teòrica, requereix un seguit de característiques territorials i d'uns factors molt lligats a les sinergies entre sectors públic i privat i en certa manera a la implicació de la comunitat local.

La finalitat d'aquest cas d'estudi és analitzar la dimensió que ha adquirit el cicloturisme gravel a la ciutat de Girona, una destinació de referència a escala mundial en cicloturisme de carretera, que durant els darrers anys, impulsada per les tendències que mouen el món del ciclisme i sobre la base d'unes característiques del seu territori perifèric excepcionals, s'ha endinsat de ple en el cicloturisme gravel.

Resulta fonamental puntualitzar que el cas d'estudi s'ha focalitzat únicament sobre una àrea geogràfica específica com és la ciutat de Girona a raó de la complexitat de realitzar una investigació d'aquestes característiques a major escala. Endemés, s'ha

considerat que la ciutat de Girona representa l'objectiu idoni sobre el qual dur a terme el cas d'estudi pels motius expressats en el paràgraf anterior.

3.2 Generalitats del cicloturisme a la ciutat de Girona

La ciutat de Girona és un important *hub* o nucli de ciclisme de carretera tant en l'àmbit esportiu com turístic. Mundet, Marin i Figuerola (2022) fan referència a tot un seguit d'elements relacionats amb el clima, la geografia, les infraestructures i la cultura ciclista local com a factors facilitadors d'aquesta realitat ciclista.

Geogràficament parlant, la ciutat de Girona està situada enmig d'una regió amb un paisatge molt heterogeni comprès entre el mar Mediterrani i la serralada dels Pirineus. Concretament, la ciutat s'ubica en una plana rodejada de turons, muntanyes, valls i planures que conformen un territori excel·lent per a la pràctica ciclista, donat l'equilibri entre terreny pla, semi muntanyós i muntanyós i pel contrast sobtat dels seus paisatges. Relacionat amb el territori, cal fer referència a un clima de tipus mediterrani amb una temperatura mitjana anual força temperada, propícia per l'activitat ciclista.

Respecte a les infraestructures, Girona disposa d'una indústria turística especialitzada, amb uns sectors públic i privat implicats en el foment i la promoció del turisme. La ciutat compta amb totes aquelles infraestructures i equipaments necessaris per acomodar visitants, com allotjaments, establiments de restauració i una oferta d'oci molt diversificada. En aquest àmbit cal mencionar el transport, pel fet que Girona posseeix una xarxa de comunicació força sofisticada, la qual garanteix bones connexions amb l'exterior via terrestre i aèria, a banda de trobar-se a poc més de 100 kilòmetres d'una important ciutat com és Barcelona.

En clau de cicloturisme, el subsector gaudeix d'una oferta molt variada de productes i serveis, amb un gran nombre d'empreses entre les quals predominen les agències de viatges i els tour operadors especialitzats en el desenvolupament d'itineraris ciclistes, però també els allotjaments i establiments de restauració de caràcter *bikefriendly*. Addicionalment, els serveis destinats al cicloturisme es troben recolzats per les administracions gestores del turisme a la ciutat i regió, les quals, en termes generals, contribueixen en la construcció i el manteniment de vies pedalables i en el posicionament de la destinació en els diferents mercats internacionals.

Finalment i com a aspecte fonamental en l'èxit de Girona com a destinació cicloturista, cal fer referència a la comunitat local, en particular a la comunitat ciclista resident a la ciutat. Integrada per un gran nombre de ciclistes professionals i semiprofessionals majoritàriament de ciclisme de carretera d'arreu del món

atrets per les òptimes condicions que presenta la regió, aquesta comunitat ha exercit una influència majúscula en la creació de la cultura ciclista de la ciutat i en el seu posicionament en l'àmbit internacional. El poder d'aquests ciclistes resideix en la seva capacitat prescriptora envers aficionats del món de la bicicleta per mitjà de les xarxes socials, els quals perceben Girona i els seus entorns com un paradís ciclista. Altrament, també cal destacar la participació d'aquests ciclistes, especialment un cop retirats de l'àmbit professional, en la gestió de negocis locals vinculats al cicloturisme.

3.3 Procediment i subjectes del cas d'estudi

Com a destinació ciclista, la ciutat de Girona disposa de tot un seguit d'empreses locals especialitzades en ciclisme i cicloturisme que es troben, en més o menys mesura, involucrades en el gravel. Al mateix temps, també compta amb entitats de naturalesa pública o mixta i amb empreses organitzadores d'esdeveniments ciclistes que contribueixen en el progressiu creixement de Girona com a destinació ciclista.

Per efectuar l'estudi, es recorrerà a la informació aportada per tot aquest seguit d'actors locals representatius dels àmbits mencionats mitjançant entrevistes, les quals permetran plasmar des de diferents punts de vista, la realitat actual del cicloturisme gravel a la ciutat. La seva selecció s'ha dut a terme mitjançant una recerca exhaustiva de l'àmbit ciclista gironí, la qual ha facilitat la identificació de cada un d'aquests actors.

Tan bon punt realitzades les entrevistes, tal com s'ha descrit anteriorment, es procedirà a la revisió de la informació obtinguda. El tractament de les dades obtingudes s'efectuarà mitjançant una anàlisi per dues vies: en primer lloc, es portarà a cap una cerca de paraules clau repetides per mitjà de l'aplicació NVivo, el qual permetrà generar un núvol de paraules, i posteriorment es procedirà a l'elaboració d'un informe que anirà en consonància amb els objectius plantejats a la fase inicial del treball.

A continuació s'estableix una descripció dels trets fonamentals dels subjectes participants en el cas d'estudi a fi de posar en context el lector sobre la seva identitat i rol dins el sector cicloturista gironí.

Referent a les empreses seleccionades, i en base a la naturalesa turística del treball, s'ha volgut posar el focus en els principals establiments especialitzats en cicloturisme que disposen de productes i serveis enfocats al gravel, ja que permeten obtenir una visió més nítida i global de la situació i les tendències actuals

del sector. Tanmateix, dins l'elenc d'empreses, també s'ha optat per incloure determinats establiments enfocats principalment a la venda de bicicletes o accessoris i també empreses de restauració i allotjament, ambdós casos a raó de la seva implicació amb l'activitat cicloturista gravel.

Tot seguit s'estableix una classificació de les empreses, la qual les diferencia en tres categories segons la naturalesa de la seva activitat empresarial. Les categories en qüestió permeten adquirir una visió específica de la tipologia d'empreses incloses en l'estudi. Altrament, d'acord amb aquesta estructuració, es realitzaran entrevistes específiques per cada una dels categories preestablertes per tal d'obtenir la informació pertinent:

- **Categoria 1**: agències de viatges especialitzades en cicloturisme amb oferta de productes i serveis gravel i establiments híbrids (venda i/lloguer de material ciclista, organització de viatges i altres activitats ciclistes). Poden incloure secció de restauració com cafeteria o restaurant.
- **Categoria 2**: establiments amb servei de venda i/o lloguer de bicicletes i accessoris gravel. Poden oferir productes o serveis de caràcter cicloturista.
- **Categoria 3**: establiments de restauració i/o allotjament orientats a un públic ciclista. Poden oferir productes o serveis de cicloturista.

D'acord amb la classificació establerta, a continuació es mostra una taula que comprèn totes les empreses seleccionades, s'estableix la categoria a la qual pertanyen i s'especifica diverses informacions rellevants. Posteriorment s'observa cada una de les empreses de forma més detallada.

Com a nota prèvia a la mostra i descripció de les diverses empreses amb oferta en cicloturisme gironines, es vol matissar certs aspectes compartits sobre les que actuen com agències de viatge:

- Disposen d'oferta en rutes o sortides d'un dia o bé rutes compostes per diverses etapes les quals se sol anomenar *tours*.
- Tant les sortides d'un dia com les de diversos dies o *tours* poden ser guiats o autoguiats. En el cas dels guiats, els participants poden contractar el servei d'un guia que els acompanya en tot moment i pel que fa als autoguiats, se'ls proporciona el *track* de ruta i material de guiatge complementari com ara plànols de la regió.

- Els tours solen comptar amb diversos serveis que ja van inclosos en el preu i d'altres que poden ser contractats, com és el cas dels trasllats des de l'aeroport, el lloguer de bicicletes i material ciclista o bé el servei de guiatge per part d'un expert.
- Cada empresa disposa de la seva oferta específica de rutes, tot i que la major part solen comptar amb una oferta pensada per a diferents perfils, la qual sol comprendre des de ciclistes experts que cerquen rendiment esportiu fins a usuaris novells o bé també altament interessats en la cultura de la regió. Per aquesta raó l'oferta comprèn des de rutes purament ciclistes a d'altres en les que es combina el ciclisme amb altres activitats com les visites a elements d'interès cultural o les degustacions gastronòmiques.
- La majoria d'establiments ofereixen sortides socials destinades a potenciar la comunitat ciclista social. Es tracta d'una pràctica també adoptada per algunes empreses més enfocades a la venda i reparació de bicicletes.

Seguidament, es mostra una taula que comprèn les empreses seleccionades pel cas d'estudi, se les identifica per nom, per la categoria definida prèviament a la qual pertanyen i es fa referència a les seves especificitats més fonamentals.

A posteriori s'estableix una descripció més detallada de cada una de les empreses, entitats i personalitats. En el cas de les empreses i entitats s'identifica el representat entrevistat mitjançant nom i càrrec que ocupa dins l'organització en qüestió.

Empreses amb oferta en cicloturisme de la ciutat de Girona l'any 2023		
Empresa	Categoria	Especificitats
Eat Sleep Cycle	1 Concepte híbrid	Venda i lloguer de material ciclista, organització de viatges i servei de restauració. https://www.eatsleepcycle.com/
Velòdrom Girona	1 Concepte híbrid	Venda i lloguer de material ciclista i organització de viatges. https://global.velodrom.cc/es/velodrom-girona/
Bikecat	1 Agència de viatges	Organització de viatges i lloguer de material ciclista. https://bikecat.com/
The Service Course	1 Establiment híbrid	Lloguer de bicicletes i material ciclista i organització de viatges. https://theservicecourse.cc/
Trek Bicycle Girona	1 Establiment híbrid	Venda i lloguer de material ciclista i organització de viatges. https://www.trekbikes.com/es/es_ES/retail/girona/
Cicloturisme i Medi Ambient	1 Agència de viatges	Organització de viatges i lloguer de material ciclista. Comprèn les submarques CicloturismeTours i Cycle Tours Catalonia. - https://www.cicloturisme.com/es/ - https://www.cycletourscatalonia.com/
Centre Biker Girona	1 Establiment híbrid	Venda i lloguer de material ciclista i organització de viatges. https://www.centrebikergirona.com/
Grit Girona	1 Agència de viatges	Organització de viatges i lloguer de material ciclista. https://www.gritgirona.com/
Castelli Girona	2 Venda	Venda d'accessoris i vestimenta ciclista. https://www.castelli-cycling.com/ES/es
Hors Catégorie Girona	3 Establiment de restauració/allotjament	Servei de restaurant https://www.horscategoriegirona.cc/
Equipe Girona	3 Establiment de restauració/allotjament	Servei d'allotjament i restauració i activitats ciclistes. https://www.equipegirona.cc/cycling/

TAULA 1: EMPRESAS AMB OFERTA EN CICLOTURISME DE LA CIUTAT DE GIRONA L'ANY 2023

Font: elaboració pròpia a partir de dades extretes de les seves pàgines web.

- **Eat Sleep Cycle**: empresa que disposa d'una àmplia oferta ciclista i cicloturista, tota ella repartida en diversos locals. Consta de servei de venda i lloguer de bicicletes material i material ciclista, reparació, i alhora actua com agència de viatges, organitzant sortides rutes ciclistes per Girona i el seu entorn i en una gran varietat de destinacions europees. També consta de servei de cafeteria i restauració.

Com a aspectes rellevants, per una banda, destacar la seva variada oferta en sortides, la qual inclou un gran nombre destinacions. Per l'altre, recalcar la seva extensa gamma de marques de productes ciclistes amb les quals treballen i el seu servei de venda de productes en línia, el qual distribueix arreu del món.

- **Nom de l'entrevistat/ada i càrrec:** Bernat Vilaginés ; departament comercial / Raul Gonzalez; departament de finances / Ariel Kisielnicki; departament de tours.

- **Velòdrom Girona**: empresa amb oferta en venda i lloguer de bicicletes i material ciclista, reparació i organització de tours. Com a agència de viatges ciclistes organitza sortides i tours per Girona i els seus voltants, i també en el País Basc, França i Itàlia.

Com a aspectes a destacar, Velodrom treballa amb marques ciclistes d'alta gamma i l'empresa compta amb establiments a les ciutats de Barcelona, Cracòvia (Polònia) i Quito (Ecuador).

- **Representant i càrrec:** David Mateu; encarregat.

- **Bikecat**: Agència de viatges especialitzada en tours de ciclisme de carretera que també disposa d'oferta en gravel. A banda dels viatges, compta amb servei de lloguer de bicicletes i venda d'indumentària ciclista. Bikecat ofereix tours ciclistes per Girona i altres destinacions de Catalunya i també per diverses destinacions d'Espanya i el sud de França.

Com a productes rellevants, destacar els seus tours que combinen ciclisme i gastronomia.

- **Representant i càrrec:** Jaume Cabruja; propietari.

- **The Service Course**: empresa amb oferta en venda i lloguer de bicicletes i material ciclista. També actua com agència de viatges i disposa de productes i servei destinats a Girona i el seu entorn, però alhora també consta d'oferta en rutes i tours a la ciutat francesa de Niça.

Cal destacar la seva oferta en material d'alta gamma i personalitzat, com ara bicicletes de marques molt exclusives fetes a gust de l'usuari. A més, a banda de Girona, The Service Course compta amb establiments a Wilmslow (Anglaterra), Niça (França), Abu Dhabi (Emirats Àrabs Units) i Ciutat de Mèxic (Mèxic).

- **Representant i càrrec**: Àngela Pons; mànager general.

- **Trek Bicycle Girona**: establiment de venda i lloguer de bicicletes i material ciclista, reparació i organització de viatges. Representa el primer establiment de la emblemàtica marca nord-americana de bicicletes Trek Bicycle Corporation a en territori europeu que incorpora els conceptes de venda i viatges en una mateixa botiga. Uneix les marques Trek Travel, agència de viatges especialitzada en ciclisme i Trek Bicycle, marca referent del sector ciclista.

Destacar la gran diversitat d'oferta en viatges que disposa la marca Trek Travel, oferint la possibilitat de realitzar tours a les principals destinacions europees i nord-americanes.

- **Representant i càrrec**: David Sances; guia.

- **Cicloturisme i Medi Ambient**: es tracta d'una marca paraigües que engloba les marques Cycle Tours Catalonia i CicloTurisme Tours. La primera consisteix en una agència de viatges receptora, la qual ofereix sortides i tours per Girona, els seus voltants i en diverses destinacions d'Espanya a turistes provinents de països estrangers. La segona consisteix en una agència emissora la qual ofereix tours a Girona i a diferents regions d'Espanya i Europa, la qual es troba centrada en un públic català. Ambdues marques comparteixen establiment i disposen d'un servei de lloguer de bicicletes i material ciclista comú.

Destacar el fet que es tracta de la primera agència de viatges especialitzada en ciclisme de la ciutat de Girona i consta d'una extensa experiència en el

sector. CicloTurisme Tours consta d'oferta de viatges als principals països d'Europa.

- **Representant i càrrec:** Eduard Kirchner; CEO/ Sergi Oliveras; mànager de lloguer.
- **Centre Biker Girona:** empresa especialitzada en la venda de bicicletes i material ciclista, reparació i lloguer. Tanmateix, també com agència de viatges, i compta amb diverses rutes i tours per terres gironines per a diferents modalitats ciclistes, i fins i tot en alguns casos es combinen activitats gastronòmiques i de caràcter cultural.

Com característica de valor a destacar, val a dir que el Centre Biker Girona disposa del servei *BikeHotel*, el qual ofereix la possibilitat als seus socis i sota preu tancat la possibilitat de guardar la bicicleta dins l'establiment i tenir-hi accés en qualsevol franja horària.

- **Representant i càrrec:** Isidre Mor; gerent.
- **Grit Girona:** consisteix en una petita empresa de guiatge i viatges personalitzats per la regió de Girona. Es troba especialitzada en rutes i tours de gravel i BTT, però també n'ofereix de carretera. A banda de l'organització dels itineraris i el guiatge, Grit Girona no proporciona la resta de serveis, els quals poden ser contractats a altres empreses col·laboradores.

Com a aspectes rellevants, el seu fundador i propietari disposa d'àmplia experiència com entrenador dins el ciclisme professional, pel qual també ofereix serveis de mentoria i entrenament físic a través d'una altra empresa pròpia relacionada.

- **Representant i càrrec:** Dave Smith; propietari.
- **Castelli Girona:** establiment d'indumentària ciclista de la marca italiana Castelli. Representa el primer establiment comercial de la companyia en tot el món. La seva oferta es basa principalment en la venda de productes tèxtils d'alta gamma. No obstant això, també ofereix xerrades, curses de ciclisme virtual i sortides socials de forma regular destinats a ciclistes de la comunitat gironina, tant de ciclisme de carretera com gravel.

Com a característica marca de la casa, ofereix la possibilitat als clients de dissenyar la seva pròpia roba ciclista.

- **Propietari i càrrec:** Òscar Ceballos, mànager.

- **Hors Catégorie:** cafeteria/restaurant orientada a un públic ciclista la qual ofereix activitats relacionades amb el món de la bicicleta. Disposa d'una oferta gastronòmica conformada majoritàriament per plats saludables. Pel que fa a esdeveniments, emeten curses de diverses disciplines en directe per veure i comentar en comunitat i també col·laboren des del punt de vista gastronòmic amb altres establiments de cicloturisme de la ciutat i també organitzen sortides socials.

Com a aspecte destacable, es tracta d'un establiment *bikefriendly*, el qual permeten als clients accedir amb la bicicleta a l'interior. A més, la decoració del local està conformada per indumentària ciclista procedent de ciclistes professionals com ara mallots, uns elements molt atractiu pels aficionats del sector.

- **Representant i càrrec:** Josep Rubio; gerent

- **Equipe Girona:** es tracta d'una empresa d'allotjament sota el concepte bed & breakfast destinada a aficionats del ciclisme, el triatló i les curses a peu. L'allotjament està conformat per una casa amb 5 habitacions, garatge per guardar les bicicletes i piscina. A banda de l'allotjament, i en l'àmbit de la bicicleta, els propietaris ofereixen paquets turístics que inclouen rutes ciclistes de ciclisme de carretera i gravel i serveis relacionats, com ara lloguer de bicicleta a través de tercers, transport i àpats a restaurants.

Com a element de valor afegit, destacar el caràcter altament personalitzat de l'oferta d'allotjament i de les activitats ciclistes.

- **Representant i càrrec:** Mick Hoogwerf; propietari

Pel que fa a entitats públiques o de caràcter mixt gestores o bé participatives de l'activitat turística, s'ha optat per aquelles que tenen un protagonisme cabdal en el foment i promoció del turisme a la ciutat i regió de Girona, però que al mateix temps juguen un rol important en la pràctica del ciclisme com a activitat turística.

- **Patronat de Turisme Costa Brava Girona**: autodescrit com a “màxim organisme de promoció turística a la demarcació de Girona”, aquesta entitat s’encarrega de promocionar les diverses marques turístiques de la regió mitjançant funcions d’estratègia, comunicació i màrqueting turístic. Per tal de gestionar de forma específica i efectiva cada una de les tipologies de turisme amb les que compta el territori, el Patronat s’organitza en clubs de producte, els quals engloben tot un conjunt d’activitats turístiques relacionades. En el cas del cicloturisme, aquest forma part del Club de Turisme Esportiu i del Club de Natura i Turisme Actiu.
- **Representant i càrrec**: Gerard Franch; responsable del Club de Màrqueting de Turisme Esportiu del Patronat, la qual inclou la secció destinada al cicloturisme.
- **Consorci de les Vies Verdes de Girona**: en paraules del mateix consorci, es tracta d’una entitat pública de caràcter associatiu i de naturalesa institucional i local creada per la Diputació de Girona, destinada a gestionar les vies verdes de la regió de Girona, formades per diverses rutes sumant un total de 160 kilòmetres. Addicionalment, el Consorci també gestiona la ruta Pirinexus, de caràcter transfronterer i que alterna traçats de les vies verdes amb altres rutes ciclables.

Les vies en qüestió i la mateixa Pirinexus, fomenten enormement l’ús de la bicicleta com a mitjà de transport i contribueixen en la pràctica del cicloturisme; a més, donades les seves característiques, aquest tipus de vies presenten el terreny i les qualitats idònies per a la pràctica del gravel.

- **Nom de l’entrevistat i càrrec**: Noemí Piris; tècnica de promoció econòmica.

Envers les personalitats més significatives dins la òrbita del ciclisme i cicloturisme de la ciutat de Girona, s’ha optat per aquelles que coneixen de primera mà l’evolució i les expectatives del gravel a la destinació catalana:

- **Oriol Sallent**: director d’operacions del Sea Otter Europe, un dels esdeveniments de referència del sector ciclista europeu que té lloc anualment a la ciutat de Girona, soci fundador de la notòria cursa ciclista TransPyr Coast to Coast i professor de la Universitat de Girona.

3.4 Retrat del cicloturisme gravel a la ciutat de Girona

3.4.1 Anàlisi de termes clau

En aquest subapartat es pretén llistar, relacionar i descriure els diversos mots que han estat identificats com a rellevants en la conceptualització del cicloturisme gravel a la ciutat de Girona. A continuació es mostra el núvol de paraules generat mitjançant l'aplicació *NVivo* i tot seguit es procedirà a elaborar l'anàlisi pertinent. Ara bé, resulta important puntualitzar que l'anàlisi de paraules que es du a terme a continuació actua merament com a complement de l'informe que es redactarà en apartats posteriors.



FIGURA 10: NÚVOL DE PARAULES CLAU DE LES ENTREVES

Font: elaboració pròpia mitjançant software *NVivo*.

Tal com es pot observar, el núvol de paraules exposa aquelles paraules que han estat més repetides en una mida superior a aquelles que ho han estat menys, tenint en compte que algunes de mida inferior són variacions o sinònims de les paraules de major mida.

Envers l'estudi, aquesta repetició de paraules iguals o similars entre les respostes dels entrevistats sembla evidenciar l'existència d'una visió força generalitzada en el que respecta a qüestions relacionades a aspectes la popularització de la disciplina, l'estat actual de la seva activitat turística a la ciutat, el perfil dels seus usuaris o bé la tipologia de productes i serveis.

Seguidament, es du a terme una interpretació d'aquells mots del núvol de paraules identificats com a més importants a partir de la lectura de les entrevistes. Així mateix, val a dir es relaciona certes de les paraules entre si prenent com a criteri la relació directa que mantenen.

- **Creixent**: el subsector del gravel a la ciutat es troba en una fase creixement.
- **Poder adquisitiu**: els cicloturistes gravel de Girona disposen de bona capacitat econòmica.
- **Inicial**: el cicloturisme gravel local es troba encara en una fase precoç de desenvolupament.
- **Seguretat**: el gravel no es troba tan exposat al tràfic de vehicles de motor com el ciclisme de carretera.
- **Esdeveniments**: els esdeveniments ciclistes com a àmbit de desenvolupament pel cicloturisme gravel gironí.
- **Traka**: un esdeveniment ciclista local de caràcter internacional que ha contribuït considerablement en el creixement del cicloturisme gravel.
- **Accessible**: el gravel és una disciplina accessible per diverses raons
- **Públic i privat**: el rol dels sectors en la gestió del cicloturisme gravel a la ciutat.
- **Polivalents**: les bicicletes de gravel es poden utilitzar còmodament sobre diverses superfícies.
- **L'Empordà**: les planes d'aquesta regió resulten molt atractives ple aficionats del gravel.
- **Tècnica**: el gravel requereix menys habilitat damunt la bici que el ciclisme de muntanya o BTT.

3.4.2 Visió del gravel com a disciplina ciclista

La percepció dels empresaris, entitats i personalitats locals sobre el gravel com a disciplina ciclista pot resultar cabdal per tal de fer-se una idea sobre el grau d'implicació que adoptaran a l'hora de desenvolupar productes i serveis per la seva vessant turística.

Entre els actors locals que han participat en l'estudi, predomina la concepció del gravel com a disciplina ciclista perfectament consolidada que ha arribat per quedar-se, en cap cas és percebuda com una tendència temporal. Les raons d'aquesta creença generalitzada són les mateixes que s'han descrit en el marc teòric. S'entén el gravel com un ciclisme més distès i social, un ciclisme que triomfa gràcies a la seva capacitat de satisfer algunes de les necessitats més fonamentals del mercat ciclista. Necessitats que giren al voltant dels conceptes *seguretat*, *accessibilitat*, *polivalència*, *aventura* i *diversió* de seguida venen al cap dels entrevistats a l'hora de parlar de l'èxit meteòric d'aquesta disciplina. Òscar Ceballos, encarregat de Castelli Girona ho expressa de la forma següent:

“sense dubte es tracta d'una tendència que ha arribat per quedar-se, no és cap moda passatgera. Està clar que s'ha convertit en producte comercial molt explotat per les marques, però al seu darrere hi ha tot un seguit d'usuaris molt engrescats aquesta idea de ciclisme que retorna als seus orígens, no estem parlant d'un producte sense ànima”.

Es fa referència contínuament, al risc que comporta circular amb bicicleta per carretera, una barrera d'entrada realment significativa per molts aficionats del ciclisme, com també una causa d'abandonament per practicants que han viscut les conseqüències de primera mà o de molt a prop. Per contra, s'expressa la possibilitat que ofereix el gravel de circular amb bicicleta a gran velocitat per pistes de terra i recórrer grans distàncies però en un entorn més segur que la carretera. També es fa referència a l'accessibilitat del gravel en contraposició al ciclisme de muntanya, una disciplina que acostuma a requerir una major habilitat tècnica damunt la bicicleta i d'un grau major de condició física a raó de la tipologia de terreny i rutes de les quals es fa ús.

Per altra banda, i com a factors d'una atractivitat cabdal pels practicants, es mencionen la polivalència, l'aventura i la diversió, els quals mantenen una estreta relació entre si. El fet de disposar d'una bicicleta capaç de circular tant per carretera com per pistes de terra de forma òptima, genera a l'usuari una voluntat de voler variar les rutes habituals i sortir a explorar, alternant diferents superfícies i tot compartint l'experiència en grup.

“El gravel és el ciclisme que s'havia fet sempre, damunt de pistes que no estaven asfaltades i ara ha tornat com en forma de disciplina específica. Les claus del seu èxit són la seva relació amb la natura, l'escassa necessitat de domini tècnic damunt la

bicicleta i la seguretat al circular que no es troba en una disciplina com el ciclisme de carretera. Aquesta combinació que fa que et puguis desplaçar més lluny i de forma més ràpida que amb una bicicleta de muntanya però alhora estant en contacte amb la natura (Oriol Sallent, 2023)."

3.4.3 Comunitat ciclista local i gravel

La visió i el grau de tolerància de la comunitat local sobre una activitat turística concreta, pot jugar un paper important en el futur creixement o en extinció d'aquesta.

A Girona, la irrupció a escala internacional del gravel ha representat l'entrada de nous practicants de la disciplina entre els membres de la comunitat ciclista local. El procés ha estat gradual, però actualment, la ciutat compta amb un nombre considerable d'adeptes al ciclisme gravel i tot sembla apuntar que continuarà creixent.

Aquest nou col·lectiu ciclista està majoritàriament integrat per usuaris que també practiquen altres disciplines, un procediment força habitual que ja s'ha mencionat en el contingut teòric. Tanmateix, resulta rellevant l'entrada de nous practicants, atrets pels aspectes mencionats en l'apartat anterior. Segurament, el cas més destacable, és la notable presència femenina en l'escena gravel local.

Josep Rubio, gerent del bar-restaurant Hors Catégorie, defineix la situació de la següent manera:

"La comunitat local cada vegada s'hi troba més implicada, molta gent ha trobat en el gravel una forma de practicar un ciclisme diferent, lluny de la carretera, més segur, més distès i amb un punt aventurer. A més, és una disciplina que està atraient gent novella, ja que tècnicament és més fàcil que el BTT i és molt més segur que el ciclisme de carretera. Un fet molt destacable, és que el gravel està atraient el sector femení local. Sense anar més lluny, a Girona hi ha un grup ciclista anomenat Girona Gravel Girls i ja compten amb més de cent membres"

Bona part dels empresaris locals, membres actius de la comunitat ciclista de la ciutat, parlen de l'entusiasme que regna dins del col·lectiu gravel. Un fet que es veu traduït en la participació cada vegada major en les sortides socials de ciclisme gravel que organitzen regularment els diversos establiments de cicloturisme i també en els esdeveniments competitiu que hi tenen lloc, com és el cas de The Traka. Per Bernat Vilaginés, del departament comercial d'Eat, Sleep, Cycle, el component "social" està sent un factor clau pel creixement del col·lectiu: "crec que

molts ciclistes locals, en ser grans coneixedors de la zona, els agrada practicar gravel per tal de poder ensenyar i compartir les rutes amb altres persones”.

3.4.4 La importància del cicloturisme gravel a la ciutat de Girona

El gravel ha esdevingut un subsector més dins l'esfera del cicloturisme de la ciutat de Girona. Un subsector que ha experimentat un creixement important i continuat des de la fi de les restriccions marcades per pandèmia de la covid-19, però que tot i notable popularitat actual, encara es troba en una fase inicial del seu creixement potencial.

Actualment, la major part dels establiments locals especialitzats en cicloturisme compten amb productes i serveis destinats al segment gravel i la seva adquisició per part dels cicloturistes està resultant constant i amb tendència a l'alça. Des de l'explosió en popularitat de la disciplina ara fa pocs anys, els empresaris locals s'han vist relativament obligats a destinar-hi recursos, sempre confiant en les excepcionals condicions que presenta el territori de la regió per la pràctica de la disciplina i en les tendències de mercat actuals.

Tanmateix, tal com s'explorarà a fons en apartats posteriors, la popularitat de certs productes encara no ha assolit la dimensió esperada, encara que es considera que es tracta d'una qüestió de temps. En aquest sentit, s'entén que el posicionament de la ciutat com a destinació gravel de referència pot requerir un període considerable. A més cal tenir en compte que la inactivitat turística durant el període de la pandèmia va causar grans dificultats econòmiques a les empreses, fet que ha provocat que en molts casos no s'hagin pogut destinar els recursos esperats en la creació i promoció de productes i serveis gravel.

Per diverses de les agències de viatge i empreses amb una oferta ciclista multidisciplinària, el gravel representa entre el 25% i 50% de la seva activitat empresarial. Es tracta d'uns percentatges aproximats que varien segons l'especialització dels diferents negocis vers el gravel. En el cas d'empreses petites i de nínxol com l'agència de viatges especialitzada en gravel BTT, Grit Girona o bé d'Equipe Girona, la qual ofereix servei d'allotjament i rutes, les seves xifres oscil·len al voltant del 40 i 50% respecte al seu nombre total d'usuaris.

Els empresaris són conscients que es tracta d'una oportunitat de negoci latent a la que cal continuar destinant recursos, ja que predomina l'opinió generalitzada que tot i trobar-se en una fase inicial, la pràctica experimentarà un creixement constant al llarg dels pròxims anys. Des de la històrica agència Cicloturisme i Medi Ambient, el seu director, Eduard Kirchner, és optimista, però demana paciència:

“és un segment al qual cal estar involucrat, ja que continuarà creixent, però ara per ara, com a pràctica cicloturista a la ciutat, encara es troba en una fase força inicial. Cal tenir en compte que el cicloturisme de carretera està molt arrelat aquí a Girona, per què va començar fa trenta anys, i amb això et vull dir que es tracta d'un procés lent.

A nosaltres el gravel ens agrada molt com a disciplina i, per tant, volem oferir bons productes i serveis, però tampoc tenim els recursos econòmics per fer grans canvis. Pensa que la pandèmia va fer molt de mal al sector, i encara ens estem recuperant”.

D'altra banda, des del sector públic, amb el Patronat de Turisme Girona Costa Brava com a actor principal i també coneixedor del potencial de la pràctica, s'està treballant per posicionar Girona com a destinació de cicloturisme gravel en l'àmbit nacional i internacional. Per Gerard Franch, responsable del Club de Turisme Esportiu del Patronat de Turisme Girona Costa Brava, la visió de l'entitat respecte al gravel és la següent:

“Des del Patronat tenim clar que cal promocionar el gravel igual que s'ha fet amb el ciclisme de carretera. I si bé és cert que tant l'activitat turística en si com la seva promoció es troben en una fase força inicial, l'interès pel gravel per part de certs públics cicloturistes és molt elevat, com és el cas dels anglesos”.

3.4.5 Productes i serveis

L'oferta de productes i serveis és àmplia, sempre considerant que certes empreses presenten una major especialització cap al gravel que d'altres.

Des d'una òptica general, però enfocada al gravel, la majoria dels negocis de cicloturisme, compten d'entrada amb un servei de lloguer de bicicletes i material ciclista, el qual en certs casos, és ofert per tercers associats. Per altra banda, també succeeix amb el servei de venda de bicicletes i components, de manera que certs negocis no l'ofereixen o bé es realitza també a través d'altres proveïdors associats.

En l'àmbit dels viatges, ens trobem que un nombre considerable dels establiments són o bé actuen com agències de viatges i ofereixen productes i serveis tant per la ciutat i regió de Girona com per diferents punts de l'estat espanyol i Europa. Ara bé, posant el focus en l'oferta local i regional, aquesta està composta per rutes o etapes d'una jornada i per rutes o tours de diverses etapes o dies.

Siguin d'una o diverses etapes, l'oferta inclou rutes de caràcter esportiu i rutes de caràcter més cultural i gastronòmic, segons les preferències dels usuaris. Igualment en els dos casos existeix la possibilitat de contractar servei de guia o bé realitzar-les mitjançant autoguiatge. Apuntar també que existeix un grau molt alt

de personalització de les rutes per part dels usuaris com també l'opció de contractar multitud de serveis relacionats, com assistència mitjançant vehicle durant la ruta o bé transport en taxi des de l'aeroport.

Referent a la demanda, actualment i de forma generalitzada, ara per ara el servei més sol·licitat per part dels usuaris és el lloguer de bicicletes, i en grau més baix però en via de creixement, la contractació de rutes guiades.

Aquesta rellevància del lloguer de bicicletes sembla que s'explica a través de la voluntat de molts usuaris de tenir "un primer contacte" amb una bicicleta gravel, i per aquesta raó prefereixen adquirir únicament la bicicleta i posteriorment fer una ruta mitjançant l'autoguiatge. Una opció comprensible si es considera el fàcil accés a itineraris com els que presenten les Vies Verdes de Girona i Pirinexus i també donada la facilitat d'adquirir material d'autoguiatge en plataformes en línia com és el cas de *Wikiloc* o *Komoot*.

Des de Cicloturisme i Medi Ambient, Eduard Kirchner expressa que "*ara per ara, el nostre producte gravel més sol·licitat és el lloguer de bicicletes. Una de cada tres bicis que ens lloguen és de gravel*".

Pel que fa a les rutes o tours d'una o diverses jornades, es tracta d'un producte que actualment no gaudeix de la popularitat esperada pels empresaris, ja que el seu creixement està sent més lent del previst, tot i que al llarg dels darrers mesos, la seva demanda ha anat experimentant un increment notable.

Segons Ariel Kisielnicki, del departament de tours d'Eat Sleep Cycle, "*la demanda de tours de gravel ha anat creixent de mica en mica, però últimament sembla que s'està consolidant com un producte popular, per què les seves vendes han augmentat força. Una altra tendència força habitual, és la contractació de tours que combinen carretera i gravel, tot i que en general, les rutes inclouen més gravel que carretera*".

La demanda de rutes mixtes, les quals combinen senders de terra i carretera, sembla ser una tendència usual entre els cicloturistes. Sigui a través de l'alternança en una mateixa sortida o etapa de les dues superfícies, o bé per mitjà de recorreguts de diverses jornades, en què es combinen jornades de ciclistes de carretera i jornades de ciclisme gravel.

Un fet curiós al qual cal fer referència, és que els cicloturistes semblen disposats a voler pagar menys per a la realització de rutes ciclistes gravel, siguin d'una o de diverses jornades, un fet que sobta a Bernat Vilaginés, del departament comercial d'Eat Sleep Cycle. Vilaginés considera que l'organització i seguiment de les rutes gravel requereix més temps i recursos que les de ciclisme de carretera, sobretot a raó de la multitud de camins existents i els possibles problemes tècnics que es poden donar en camins de terra. Aquesta tendència pot ser indicativa que entre els perfils de cicloturistes de gravel, predomina un poder adquisitiu més baix que en el de carretera.

La circumstància més insòlita la trobem a l'agència de viatges Bikecat, propietari de la qual, Jaume Cabruja afirma el següent: *“nosaltres disposem de productes turístics enfocats al gravel, però no ens estan funcionant. Des que els tenim en oferta rarament n’hem venut cap. Val a dir que nosaltres treballem majoritàriament amb els mercats estatunidenc i canadenc i els nostres productes i serveis es troben enfocats a les seves demandes i el que cerquen és principalment ciclisme de carretera”*.

Respecte a aquesta manca d'èxit amb el gravel per part de Bikecat, Cabruja considera que una de les raons per la qual els cicloturistes nord-americans se senten atrets per practicar ciclisme de carretera a Espanya i en altres països europeus amb cultura ciclista, és per la seguretat de les seves carreteres. Per aquesta raó, quan venen a Girona, solen prioritzar les rutes de carretera per davant les de gravel. Així mateix, en aquest sentit també opina que, donada la infinitat de recursos territorials per la pràctica del gravel que ofereixen els Estats Units i el Canadà, molts usuaris no senten la necessitat de viatjar a Europa a practicar una activitat que poden fer en millors condicions en els seus respectius països.

3.4.6 Perfils dels cicloturistes

A continuació s'estableix una classificació dels diferents perfils de cicloturistes que copen l'escena gravel gironina. Donada la naturalesa de la investigació realitzada es tracta d'una caracterització dels perfils força genèrica, en cap cas es pretén, utilitzar el concepte *buyer persona*, de caràcter molt més específic i el qual requereix un estudi de mercat precís.

D'entrada es farà referència a tots aquells aspectes compartits entre els diferents perfils d'usuaris, als que s'anomenarà col·lectius, i a continuació s'establirà una classificació específica on es descriurà els aspectes exclusius de cada un d'ells.

Com a aspectes compartits, els usuaris gravel solen ser cicloturistes amb un poder adquisitiu mitjà/alt, majoritàriament homes d'una franja d'edat compresa entre els 30 i 65 anys i procedents majoritàriament de països anglosaxons com Anglaterra, Estats Units, Canadà i Austràlia.

En referència cada un dels col·lectius, seguidament es descriuen les característiques particulars de cada un d'ells:

- **Col·lectiu 1. Practicants habituals de ciclisme de carretera o de muntanya:** es tracta d'usuaris d'altres disciplines ciclistes, però especialment ciclisme de carretera els quals han incorporat el gravel com a

pràctica més puntual per diversificar les seves sortides. Veuen el gravel com la disciplina accessible i ideal per trencar amb la monotonia que provoca fer sempre les mateixes rutes. En el cas dels usuaris de BTT, entenen el gravel com una forma de realitzar “el seu ciclisme de carretera”, quan no fan sortides per recorreguts de caràcter més aviat tècnic.

Aquest col·lectiu presenta usuaris d'un perfil de cicloturisme més tradicional amb una franja d'edat més alta, els quals tenen tendència a contractar paquets de viatge que inclouen diversos serveis. Es tracta del grup amb major poder adquisitiu i compren usuaris experimentats i avançats, els quals cerquen experiències turístiques que van des de l'oci, passant per les rutes culturals i gastronòmiques fins a les sortides enfocades al rendiment esportiu.

- **Col·lectiu 2. Practicants exclusius de gravel:** es tracta d'usuaris ciclistes que en el passat poden haver estat practicants de ciclisme de carretera o muntanya, però actualment, per la raó que sigui, es troben centrats únicament en el gravel.

El col·lectiu està format majoritàriament per homes d'entre 30 i 45 anys, els quals disposen d'un poder adquisitiu mitjà/alt, tot i que no tan alt com del primer grup. En molts casos es tracta de persones del sector digital i tecnològic, i fins i tot nòmades digitals. Els membres d'aquest col·lectiu solen utilitzar indumentària i equipament exclusiu pensat per gravel, fet que els atorga una estètica diferenciada de la resta de perfils, a més entre ells, destaca l'estètica *hipster*, la qual sol fer ús de roba ciclista d'estil vintage.

Entre els integrants d'aquest perfil, solen predominar els ciclistes experimentats i experts els quals acostumen a contractar rutes o tours però amb un nombre menor de serveis inclosos que el primer col·lectiu, realitzar rutes de bikepacking de forma autoguiada o bé participar en esdeveniments competitius.

- **Col·lectiu 3. Nous usuaris:** consisteix en un grup heterogeni format per cicloturistes novells, els quals poden haver-se iniciat recentment en la disciplina del gravel o bé encara no. Es tracta de persones d'un rang d'edat ampli, gairebé com el del primer col·lectiu, amb un poder adquisitiu mig/alt, el qual inclou un major nombre de dones.

Aquests usuaris, per una banda, o bé contracten serveis de viatge molt complets, a raó de requerir el màxim d'assessorament i suport possible a fi de compensar la seva inexperiència o bé es pot tractar d'usuaris que únicament adquireixen el servei de lloguer de bicicleta amb l'objectiu de provar la disciplina i descobrir si els agrada o simplement com a activitat d'oci.

Com a nota destacable dins aquest col·lectiu, fer referència al paper del públic femení en el cicloturisme gravel de Girona. Per diversos entrevistats, la disciplina està resultant una porta d'entrada per les dones en l'àmbit ciclista, ja que tot sembla apuntar que, en grau més alt que els homes, cerquen aspectes com la socialització i la seguretat en les seves sortides, i el gravel per raons que ja s'han comentat, els cobreix aquestes necessitats.

3.5 El futur del cicloturisme gravel a Girona

3.5.1 Les relacions entre sectors públic i privat

Com s'ha vist prèviament, tant els empresaris locals com les entitats vinculades al foment i promoció del cicloturisme de l'àmbit municipal i regional, consideren que es tracta d'una activitat turística fonamental per la regió pel fet que atrau un turisme de qualitat el qual genera grans beneficis econòmics i al mateix temps, contribueix en la desestacionalització de la demanda.

Ara bé, entre diversos membres del sector privat preval el convenciment que el sector públic, i en especial l'Ajuntament de Girona, no valora com cal l'excel·lent condició en què es troba Girona dins l'àmbit del cicloturisme. Pels empresaris, l'estatus de Girona com a capital ciclista és una situació que cal aprofitar. És a dir, tot i ser conscients que l'èxit del sector cicloturista local ha estat fruit de diverses iniciatives empresarials, consideren que sense les magnífiques condicions geogràfiques i climàtiques de la regió, situar Girona en el punt de mira del món de la bicicleta no hauria estat possible.

Per aquesta raó, clamen que el sector privat no està sabent gestionar com cal el "regal" que suposa el cicloturisme per la ciutat i regió. En el sentit que, no s'estan destinant els recursos ni aplicant les polítiques necessàries per continuar fomentant un sector que es troba en creixement constant. Aquí és on entra en escena el subsector del gravel, el darrer beneficiat de la infraestructura ciclista de

la ciutat i dels recursos territorials que l'envolten. Isidre Mor, gerent del Centre Biker Girona, ho descriu de la següent manera:

“l'estatus de Girona com a destinació ciclista i la seva geografia i clima han estat els elements fonamentals en l'èxit d'aquest subsector. Hem tingut sort del boom d'aquesta disciplina i hem de donar gràcies al fet que el nostre terreny compta amb unes característiques força ideals pel gravel. La ciutat necessita que els sectors públic i privat involucrats en l'activitat turística treballin conjuntament. Hem de donar gràcies a les qualitats territorials de Girona i en la visió de certes empreses locals per l'èxit del cicloturisme. Penso que les administracions locals han fet poc per desenvolupar aquest sector. Cal definir una visió i uns objectius comuns per què si no arribarà un moment que deixarem perdre aquesta gran sort que tenim amb el cicloturisme.”

A banda de certes discrepàncies sobre el foment i promoció del cicloturisme, els principals motius de queixa del sector privat giren al voltant de la manca d'un pla de mobilitat coherent pels ciclistes dins la ciutat, amb carrils bici plantejats sense cap mena de lògica en diversos punts del nucli urbà, en especial en els punts d'accés a la ciutat i en les zones més cèntriques. Els empresaris sol·liciten un pla de mobilitat a l'altura d'una ciutat de referència ciclista com és Girona. Temen que de cara el futur, en el cas que es produeixi una major afluència de cicloturistes, això pot portar al malestar per part dels residents, un fet que podria afectar negativament el sector. Per aquesta raó reivindiquen la necessitat treballar amb consonància amb el sector públic.

Sense disposar del punt de vista de l'Ajuntament de Girona, tant des del Patronat de Turisme Costa Brava Girona com des del Consorci de les Vies Verdes de Girona, es té la certesa que s'estan treballant correctament en el foment i promoció del cicloturisme, sense oblidar les limitacions del sector a l'hora d'interferir en l'activitat privada.

Per part del Patronat de Turisme Costa Brava Girona, Gerard Franch expressa el gran pes del sector del cicloturisme dins els plans promocionals de l'entitat i les numerables accions de promoció que es realitzen l'estranger. Tanmateix, també manifesta l'obligació de l'entitat per vetllar de forma equitativa pels interessos de la resta d'activitats turístiques que tenen lloc a la ciutat i regió, un fet que a vegades no té en compte l'empresariat.

Per part del Consorci de les Vies Verdes de Girona, amb unes funcions institucionals que abasten molts més aspectes que la mera promoció de la seva destacada xarxa de camins pedalables, la dimensió i complexitat del sector cicloturista local actual i la naturalesa empresarial dels seus membres dificulta en el treball cooperatiu. Tanmateix, per part seva, el treball conjunt sempre és considerat com una via per continuar desenvolupant el sector.

En paraules de Noemí Piris, tècnica de promoció econòmica del Consorci de les Vies Verdes de Girona, la situació es resumeix de la següent manera:

“La cooperació entre sector públic i privat, tot i que des del sector públic sempre s’ha promogut, és important assenyalar que la proliferació els últims anys de noves empreses dedicades al sector del cicloturisme a la ciutat de Girona complica les accions conjuntes. És un sector molt canviant i amb una tipologia d’empreses molt lligades a grans marques de ciclisme molt potents per si mateixes i en molts casos poc acostumades a treballar conjuntament amb el sector públic més enllà de les subvencions”

3.5.2 Expectatives de creixement

Diverses raons semblen implicar que el gravel anirà experimentant un creixement gradual als llarg dels propers anys i esdevindrà subsector cabdal pel sector cicloturista de la ciutat de Girona.

Si bé és cert que al llarg del treball s’ha fet referència diverses tendències de mercat que semblen indicar que la disciplina seguirà en augment i per conseqüent també ho farà la seva vessant turística, en aquest cas, el focus es posa exclusivament damunt la ciutat de Girona i en les opinions dels protagonistes d’aquest cas d’estudi:

Aquesta opinió generalitzada es fonamenta en diversos aspectes que s’aborden a continuació:

- **La diversitat territorial i la disponibilitat de vies pedalables:** com ja hem vist anteriorment la ciutat de Girona està situada en una regió ideal per a la pràctica de diverses disciplines ciclistes. En aquest context, la ciutat actua com a punt de referència pels cicloturistes, com una espècie de camp base des d’on s’acostumen a iniciar i finalitzar les rutes.

Pel que fa a territori disponible, tota la regió presenta el terreny i els paisatges necessaris per atraure a qualsevol amant de la bicicleta, entre els quals i en vista de diversos entrevistats, les zones interiors de les comarques de l’Empordà, a raó de les seves extenses planes, semblen ara per ara, el destí preferit de molts cicloturistes de gravel.

La xarxa de vies no pavimentades al llarg de la regió és molt extensa. Des de les més accessibles per tots els usuaris com són les Vies Verdes i Pirinexus

fins als camins i corriols més desconeguts, la regió ofereix la possibilitat d'organitzar infinitat de rutes per a tots els nivells i preferències, i especialment, garantir el component aventura i exploració que cerquen molt usuaris d'aquesta disciplina.

En aquest mateix context, entre els empresaris predomina l'optimisme vers els tours de caràcter guiat a raó de la naturalesa del gravel. És a dir, deixant de banda les vies més populars i accessibles, la dificultat de circular per les pistes de terra de la regió sense conèixer-la de primera mà resulta de gran dificultat, per aquesta raó es creu que la demanda de rutes guiades serà un producte d'èxit en qüestió de temps. Per Dave Smith, de l'agència de nínxol gravel Grit Girona *"la xarxa de camins és tan complexa que disposar de bons guies és important, a diferència del ciclisme de carretera"*.

A més, tal com explica David Mateu, de Velodrom Girona: *"per molt que lloguis una bicicleta de gravel i busquis alguns dels recorreguts de la zona, mai serà el mateix que ser portat per una guia que conegui tots els recons del territori. En el fons la gent el que vol és descobrir llocs menys inexplorats i espectaculars, i per això cal guiatge"*.

Segons Oriol Sallent, Girona pot esdevenir una destacada destinació de cicloturisme gravel, però la seva capacitat per convertir-se en una destinació de referència es troba limitada per l'excés d'urbanisme que presenta la regió. Una afirmació construïda prenent com a model les destinacions gravel pioneres en territori nord-americà, les quals es caracteritzen per gaudir de desenes de kilòmetres per terreny despoblat, que en la seva entesa és el component que una part considerable dels practicants busca.

- **Una capital ciclista en expansió:** deixant de banda l'estatus actual de Girona dins el món del ciclisme de carretera construït al llarg dels darrers vint anys a partir de diversos factors, Girona ha entrat recentment en una nova fase que la pot portar a esdevenir un *hub* ciclista encara major.

Amb un procés iniciat per dues companyies de referència dins la indústria ciclista com Trek Bicycle Corporation i Castelli Cycling, Girona està atraient grans marques amb projecció internacional que veuen la necessitat d'obrir un establiment a Girona a raó la importància de la ciutat en clau de ciclisme i de cicloturisme. A més, en aquests dos casos es tracta de projectes de marca que ambicionen vincular-se amb la comunitat local i turista per mitjà d'activitats que engloben diverses disciplines ciclistes, entre elles el gravel.

Segons diverses fonts, en un futur pròxim, altres companyies capdavanteres tenen la intenció seguir els passos de les dues mencionades, una dinàmica que pot portar a una major oferta de productes i serveis de cicloturisme gravel i a una exposició mediàtica superior.

“Tinc constància que al llarg dels pròxims anys, diverses marques ciclistes internacionals obriran establiment a Girona, com tot just acaba de fer Trek en aquest mateix carrer o la mateixa Castelli” (Òscar Ceballos, encarregat de Castelli Girona).

- **Els esdeveniments ciclistes:** amb curses com la Girona Gravel Ride Tour, celebrada durant el festival Sea Otter Europe i en especial The Traka, diversos esdeveniments gravel de referència tenen lloc a la ciutat i regió de Girona. Per certes membres del sector ciclista local, la celebració anual d'aquestes curses ha contribuït enormement en el creixement de Girona com a destinació gravel i alhora pot resultar un àmbit en el qual especialitzar-se al llarg dels pròxims anys per mitjà de nous esdeveniments de caràcter competitiu o recreatiu.

Comptant amb 2.000 participants de 60 nacionalitats, The Traka 2023 ha estat un fenomen sense precedents dins el sector gravel, ja que mai una cursa havia tingut un nombre tan elevat de competidors. A més, ha atret un gran nombre de ciclistes i exciclistes professionals de diverses disciplines, un fet que revalora encara més la prova.

Per Mick Hoogwerf, copropietari d'Equipe Girona i Àngela Pons, mànager de The Service Course, al llarg dels darrers anys The Traka ha estat clau en posicionament de Girona dins el mapa gravel internacional. Com a nota addicional, Bernat Vilaginés, d'Eat Sleep Cycle, apunta que durant la celebració de The Traka, totes les seves bicicletes de gravel són llogades.

Tal com s'ha descrit en el marc teòric, els esdeveniments gravel són una fórmula d'èxit als Estats Units, especialment aquells que, a banda de la competició, busquen fomentar certs valors que s'ha atribuït la disciplina com ara comunitat, accessibilitat aventura o diversió.

Segons Eduard Kirchner, *“un tipus de producte que pot tenir molt èxit a la ciutat són les curses i els esdeveniments gravel. Només fixa't en The Traka i els seus 2.000 participants. Pot ser un dels camins a explorar”.*

Per Oriol Sallent, amb una llarga trajectòria en l'organització d'esdeveniments ciclistes, els esdeveniments gravel poden ser una via de desenvolupament real per la ciutat de Girona:

“Crec que el gravel creixerà en l'àmbit d'esdeveniments, però no tinc clar si de caràcter competitiu. Des del punt de vista organitzatiu és més fàcil d'organitzar que el ciclisme de carretera, ja que no comporta un control tan exhaustiu del trànsit de vehicles i alhora resulta més segur de cara a accidents amb aquests vehicles en qüestió. L'àmbit dels esdeveniments van creixent si, i possiblement amb aquells que no són de caràcter competitiu, per què sembla que tira cap a una tendència més relacionada amb els esdeveniments socials. I com he dit abans, penso que les dones i jugaran un paper important”.

3.5.3 La incidència del gravel en el cicloturisme de carretera local

Gairebé per unanimitat, es considera que a llarg termini el gravel restarà com una activitat complementària del cicloturisme de carretera. Si bé aquest darrer pot patir una reducció d'usuaris en detriment del gravel, actualment res semblar indicar que es pugui revertir la situació.

Les raons, segons les opinions dels actors locals, es troben en diversos factors. Per una banda, el sector cicloturista de Girona s'ha anat construint, des dels inicis, al voltant del ciclisme de carretera i avui en dia l'activitat es troba molt arrelada a la ciutat, la qual ha esdevingut una de les destinacions de referència pels practicants de la disciplina. Per altra banda, el ciclisme de carretera encara és la disciplina més practicada i mediàtica, motiu pel qual el seu nombre d'usuaris segueix en augment constant. Com a raó addicional, el fet que uns dels productes més sol·licitats a les agències de viatges locals siguin les rutes per etapes on s'alternin les dues disciplines, pot ser un indicatiu de la complementarietat entre el gravel i el ciclisme de carretera.

Malgrat aquest fet, per la seva part, Oriol Sallent creu que en qüestió de temps el cicloturisme de carretera es podria veure eclipsat pel gravel, a raó que els practicants del darrer solen provenir d'altres disciplines:

“Crec que és una dinàmica possible. El gravel actualment no aporta nous ciclistes sinó que es produeix un transvasament d'una disciplina a l'altra, especialment entre usuaris de ciclisme de carretera. Ara bé, també pot resultar atractiu per persones que s'inicien en la bicicleta”

4 CONCLUSIONS

El propòsit d'aquest apartat és realitzar una valoració dels resultats obtinguts en el decurs de l'estudi. Per tal de fer-ho, s'analitzarà el vincle entre els objectius i subobjectius plantejats i el seu grau d'assoliment, com també es considerarà la rellevància i assertivitat de les hipòtesis formulades. Altrament, i com a cloenda, es farà referència a les limitacions advertides durant el desenvolupament de la investigació i també se suggeriran noves línies d'investigació sobre la temàtica abordada.

En primer lloc, en relació amb l'objectiu principal del treball, es pot afirmar que en efecte, el gravel representa una activitat turística important dins el sector del cicloturisme local atès que juntament amb el ciclisme de carretera, és la disciplina més popular entre els turistes que contracten productes i serveis en els establiments especialitzats de la ciutat. Tanmateix, l'activitat encara es troba en una fase inicial de desenvolupament a raó de la breu existència del subsector en l'escena cicloturista local.

Fent referència a la darrera afirmació, en termes globals, el sector de cicloturisme local es troba perfectament preparat per atendre les necessitats dels usuaris de ciclisme gravel, la gamma de productes i serveis és àmplia i diversa. No obstant això, la realitat mostra com la demanda encara no ha assolit el pic esperat, una qüestió atribuïble a tres factors clau:

- El període transcorregut entre l'explosió en popularitat de l'activitat a la ciutat fins a l'actualitat no ha estat suficient per posicionar Girona com a destinació gravel en la ment de tots els consumidors. Especialment considerant el procés de normalització de l'activitat turística post pandèmia.
- La breu existència del gravel com a disciplina ciclista de masses pot indicar que els usuaris necessitin un major lapse de temps per incorporar la pràctica com una activitat turística.
- La marcada identitat de Girona com a destinació de ciclisme de carretera, construïda al llarg dels darreres vint anys, i el seu estatus dins l'imaginari ciclista col·lectiu eclipsa en certa manera un subsector de recent creació com és el gravel.

Per completar les aspiracions de l'objectiu principal, cal fer referència a aquells factors que han contribuït en la popularització del cicloturisme gravel a la ciutat. En aquesta matèria, la investigació realitzada evidencia que tot i la incidència de les magnífiques condicions territorials i de l'estatus de Girona com a capital

ciclista, el factor més determinant que ha contribuït en l'especialització del sector cicloturista envers el gravel, ha estat, sens dubte, les tendències de mercat actuals, les quals han portat tant a empreses com a institucions turístiques a desenvolupar productes i serveis per satisfer les necessitats de la creixent demanda.

Pel que fa als objectius secundaris, s'ha pogut donar resposta a les qüestions plantejades. En primer lloc, respecte a la visió dels actors locals sobre el gravel, ha quedat palès que es percep la popularització de la disciplina com un succés positiu pel sector de la bicicleta, especialment tenint en compte que el seu èxit se sustenta en un seguit de factors que han de fer del gravel una pràctica duradora. Un fet que es tradueix en un marcat optimisme pel seu desenvolupament com activitat turística a la ciutat, a raó del pes ja adquirit dins l'escena local i en vista de les seves favorables projeccions de futur.

Seguint amb els objectius secundaris del treball, i en relació amb els productes i serveis de tipologia gravel oferts pels negocis locals, l'estudi a permès evidenciar la fase inicial en la qual es troba l'activitat turística. Situació que en certa manera s'explica mitjançant el fet que, actualment, el producte més requestat són els lloguers de bicicleta per davant les rutes d'un o diversos dies, el qual posa de manifest dues realitats interconnectades:

- Els cicloturistes opten únicament pel lloguer de bicicletes com a mitjà per tenir un primer contacte amb el gravel, una circumstància plausible donada la recent popularització de la disciplina.
- Per un nombre considerable de negocis, la demanda en rutes gravel de diverses tipologies encara no ha assolit el volum de vendes esperat, tot i que el seu creixement és constant. Una conjectura atribuïble al procés natural d'implementació i desenvolupament de l'activitat turística a la ciutat.

Encara relacionat amb els productes i serveis, s'ha pogut identificar la rellevància de dues pràctiques sol·licitades entre els usuaris de gravel: les rutes mixtes i els esdeveniments tipus cursa. Ambdós casos representant possibles vies de desenvolupament pel subsector.

En el que respecta als perfils dels cicloturistes, s'ha evidenciat que tot i l'entrada de nous practicants sense experiència ciclista prèvia o bé de practicants exclusius de la disciplina gravel, una proporció molt considerable dels consumidors dels productes i serveis de l'escena gironina són en efecte usuaris habituals del ciclisme de carretera que han incorporat el gravel com a activitat ciclista regular. Una dada gens sorprenent si es té en compte la fàcil transferència entre disciplines a raó de la similitud entre tipologies de bicicletes emprades i les habilitats tècniques requerides. A més, aquesta tendència pot explicar el creixent interès en la realització de rutes ciclistes mixtes mencionada.

Vers el subobjectiu plantejat sobre les expectatives de futur del cicloturisme gravel a la ciutat, en primer lloc, a través de les relacions entre sectors públic i privat involucrats en l'activitat, s'ha posat de manifest que en els dos àmbits predomina la percepció que la pràctica turista en qüestió ha de seguir creixent i és considerada com una oportunitat per enriquir l'oferta cicloturista.

Tanmateix, també s'ha evidenciat la manca d'un consens comú sobre com abordar el seu desenvolupament i el del cicloturisme en general, un fet sorprenent donat l'èxit de Girona com a destinació ciclista.

Sobre aquest darrer punt, l'augment gradual de l'activitat cicloturista local sembla un fet irreversible si es té en compte factors com les qualitats del territori per la pràctica ciclista, la notorietat que està assolint el gravel i certs esdeveniments relacionats com The Traka o bé l'arribada de grans companyies de la indústria ciclista. En aquest sentit, els temors d'una futura massificació ciclista i malestar veïnal exposats per una part considerable de l'empresariat, poden esdevenir una realitat si no es considera l'elaboració d'un full de ruta comú, especialment un que involucri el pla de mobilitat interurbana.

Restant amb el subobjectiu relacionat amb el futur de la pràctica, sembla ser que el concepte d'un ciclisme més social amb el que s'etiqueta el gravel i l'èxit internacional assolit per una cursa de referència dins el sector com és The Traka, suggereix que els esdeveniments, siguin de caràcter competiu o no, poden ser un àmbit d'especialització pel subsector a la ciutat. Addicionalment i sense perdre de vista l'òrbita dels esdeveniments, la rellevància assolida pel sector femení en el gravel pot al mateix temps representar una conjectura a tenir en compte si es considera el desenvolupament d'aquest tipus de productes.

Finalment, respecta la possible incidència d'un major creixement del gravel sobre el subsector del cicloturisme de carretera, per ara resulta impossible determinar les conseqüències que poden produir a llarg termini. Predomina la teoria que esdevindran pràctiques complementàries, i encara que existeixi una transferència molt significativa del ciclisme de carretera envers el gravel, es tracta d'usuaris que alternen entre les dues disciplines. Així mateix, en aquest context, cal no oblidar la creixent popularitat de ciclisme de carretera i el que representa Girona per la disciplina.

A tall de cloenda i establint un nexa amb les hipòtesis plantejades, la concepció sobre el cicloturisme gravel a la ciutat de Girona prèvia a l'estudi s'ajustava notablement a la realitat desentrellada amb la seva realització. Un fet atribuïble principalment a la coneixença de la gran especialització de la indústria turística local envers el cicloturisme, la popularització global del gravel, l'òbvia captació d'usuaris procedents del ciclisme de carretera per les característiques compartides entre disciplines, i als formidables recursos territorials disponibles per a la pràctica de l'activitat.

Ara bé, tot considerant la rendibilitat actual de la pràctica i les grans expectatives de creixement que té associades, no es pot perdre de vista la conjectura que es tracta d'un subsector de nova incorporació a la destinació el qual ha d'experimentar un procés de desenvolupament. En aquest sentit, resta per veure, tan bon punt se superi la fase inicial en la qual es troba avui dia, quin serà el seu rol dins el sector del cicloturisme de la ciutat. Si bé és cert que sembla que pot seguir una tendència similar a la viscuda pel cicloturisme de carretera, sobretot en el que respecta la tipologia de productes i serveis més genèrics, s'ha evidenciat que, pel fet d'englobar una major gamma de perfils d'usuaris i d'estar lligat a una cultura ciclista de caràcter més social que altres disciplines, el cicloturisme gravel local pot seguir diversos camins d'especialització.

4.1 Limitacions del treball

Per fer una valoració des d'un punt de vista més personal, en la realització del treball m'he topat amb una gran manca de contingut teòric caràcter acadèmic sobre el gravel, una possibilitat que en certa manera m'esperava quan vaig seleccionar la temàtica, encara que m'ha sorprès la inexistència gairebé absoluta d'aquest tipus de material.

En l'apartat de la metodologia he descrit les raons de l'enfocament qualitatiu del cas d'estudi, una decisió que considero que ha resultat força encertada una vegada s'ha corroborat la fase inicial en la qual es troba l'activitat i la consegüent manca de dades i estudis sobre el mateix subsector local. En efecte, la investigació s'ha basat en certa manera a opinions i percepcions dels entrevistats, les quals han donat peu a afirmacions que en alguns casos poden resultar força especulatives sobre la realitat del gravel.

Per altra banda, en el treball no s'ha volgut aprofundir en l'estreta relació entre el gravel i el bikepacking donada la complexitat que generaria a la investigació. En el cas del darrer, els seus usuaris en certs casos podrien ser considerats com usuaris de gravel, però a causa de l'autonomia amb la qual actuen a l'hora de realitzar la pràctica, hauria resultat altament difícil incloure'ls en un major grau en el cas d'estudi.

Referent a les entrevistes, considero que ha faltat obtenir el punt de vista de certes empreses i entitats que creia fonamentals pel desenvolupament de l'estudi, com és el cas de Klassmark, empresa organitzadora de The Traka i també l'Ajuntament de Girona. Sobre aquest últim, hauria sigut una veu interessant per part del sector públic en vista dels rols entre àmbits analitzats. Tanmateix, opino que el cas d'estudi ha donat resposta als objectius platenjats.

4.2 Futures línies de recerca

Com ja he expressat prèviament, en l'àmbit laboral vull involucrar-me en el cicloturisme, especialment contribuint que esdevingui una activitat més inclusiva, tot considerant col·lectius vulnerables. Motiu pel qual vull continuar formant-me mitjançant estudis de màster i fins i tot no descarto la realització d'un Doctorat Industrial. Per aquesta raó, a continuació exposo diverses línies d'investigació que trobo interessants a realitzar, sigui per part meva o per altres estudiants o investigadors.

En l'òrbita del cicloturisme gravel de la ciutat de Girona i partint de les bases establertes amb aquest estudi, seria pertinent dur a terme, tant bon punt l'activitat es trobi en una fase més avançada, una investigació que compti amb un punt de vista quantitatiu per tal de determinar el pes real del gravel en el sector cicloturista gironí.

Continuant en l'àmbit de Girona, resultaria igualment interessant efectuar una cerca sobre el ciclisme de muntanya o BTT, una disciplina que en la seva faceta turística no compta amb la popularitat del ciclisme de carretera o gravel, tot i la qualitat dels recursos territorials de la regió per la seva pràctica. Encara relacionat amb l'àmbit turístic del ciclisme de muntanya, però de caràcter més global, resultaria important conèixer millor la incidència de la seva implementació en destinacions de muntanya sota el concepte *bike park*, una tendència força habitual en diferents indrets que dota els dominis esquiabls d'un major ús al llarg de l'any. En aquest marc, caldria valorar si factors com el canvi climàtic i la influència de les noves polítiques mediambientals poden ser unes qüestions limitant pel seu desenvolupament.

Per altra banda, i fent referència al cicloturisme des d'una visió més general, considero que tot i l'existència de certs estudis acadèmics enfocats a determinar l'impacte positiu del cicloturisme en les destinacions, seria interessant identificar, a partir de l'anàlisi de diversos casos d'èxit, quins són aquells aspectes clau compartits que defineixen una destinació ciclista de referència.

5 BIBLIOGRAFIA I WEBGRAFIA

Documents electrònics

- AMBE. Asociación de Marcas y Bicicletas de España. (2014). *El sector de la bicicleta en cifras 2013* [nota de premsa] <http://asociacionambe.es/wp-content/uploads/2014/06/CIFRAS-SECTOR-CICLISMO-2013.pdf>
- AMBE. Asociación de Marcas y Bicicletas de España. (2018). *El sector de la bicicleta en cifras 2017*[nota de premsa] <http://asociacionambe.es/wp-content/uploads/2014/12/Presentaci%C3%B3n-Nota-de-Prensa-2017-AMBE.pdf>
- AMBE. Asociación de Marcas y Bicicletas de España. (2021). *El sector de la bicicleta en cifras 2020*[nota de premsa] <https://asociacionambe.com/wp-content/uploads/2021/05/Datos-2020-AMBE-resumen.pdf>
- AMBE. Asociación de Marcas y Bicicletas de España. (2022). *El sector de la bicicleta en cifras 2021*[nota de premsa] <https://asociacionambe.com/wp-content/uploads/2022/04/NP-Cifras-Sector-Bicicleta-2021.pdf>
- Francke, A. (2022). Cycling during and after the COVID-19 pandemic. *Advances in Transport Policy and Planning*, 10, 265-290. <https://doi.org/10.1016/bs.atpp.2022.04.011>
- González Moreno, A. (2016). Pla estratègic pel desenvolupament del cicloturisme a Girona. [Tesis de grau, Universitat de Girona] <https://dugi-doc.udg.edu/handle/10256/13393>
- Han, H., Lho, L. H., Al-Ansi, A., & Yu, J. (2020). Cycling tourism: A perspective article. *Tourism Review*, 75(1), 162-164. <https://doi.org/10.1108/TR-06-2019-0268>
- Han, H., Meng, B., & Kim, W. (2017). Bike-traveling as a growing phenomenon: Role of attributes, value, satisfaction, desire, and gender in developing loyalty. *Tourism Management*, 59, 91-103. <https://doi.org/10.1016/j.tourman.2016.07.013>

- Lamont, M. (2009). Reinventing the wheel: A definitional discussion of bicycle tourism. *Journal of Sport & Tourism*, 14(1), 5–23. <https://doi.org/10.1080/14775080902847363>
- Mundet, L., Marin, J., & Figueroa, A. (2022). How to develop a road cycling tourism destination. Girona as a case study. *Journal of Outdoor Recreation and Tourism*, 39, 100566. <https://doi.org/10.1016/j.jort.2022.100566>

Pàgines web

- *7 normas que debes cumplir cuando circulas con una MTB por un senda.* (2021, 7 de maig). Ruedas Gordas: vídeos mtb. <https://www.ruedasgordas.es/blog/view/7-normas-que-debes-cumplir-cuando-circulas-con-una-mtb-por-un-senda>
- Alcaraz, T. G. de. (2022, 3 de gener). El ciclismo de montaña erosiona los espacios naturales. *La Opinión de Murcia*. <https://www.laopiniondemurcia.es/comunidad/2022/01/03/ciclismo-montana-erosiona-espacios-naturales-61212969.html>
- *Bicycle Market Size, Share & Trends Analysis Report, 2030.* (s.d.). Grand View Research. Recuperat el 23 de març de 2023 <https://www.grandviewresearch.com/industry-analysis/bicycle-market>
- *Bicycle Tourism Market.* (s.d.). Recuperat el 22 març de 2023 de <https://www.futuremarketinsights.com/reports/bicycle-tourism-industry-overview>
- Bikecat. (2020). *Cycling in Girona.* <https://bikecat.com/>
- Castelli Cycling. (s.d.). *La mejor ropa de ciclismo del mundo.* Recuperat el 22 de març de 2023 de https://www.castelli-cycling.com/ES/es?utm_term=castelli&utm_campaign=ES-esp-SE-B-CONVERSION&utm_source=adwords&utm_medium=ppc&hsa_acc=8171653943&hsa_cam=19643248996&hsa_grp=145328569589&hsa_ad=646945061996&hsa_src=g&hsa_tgt=aud-907056070935:kwd-144869078&hsa_kw=castelli&hsa_mt=p&hsa_net=adwords&hsa_ver=3&gclid=CjwKCAjwzuqgBhAcEiwAdj5dRl6_8HUIaFogQIGTVAh7oQLjtGP-I5nfOtGECTz8lNHFOjdy9vHeoxoC7cAQAvD_BwE

- Centre Biker Girona / (s.d.). Recuperat 22 març 2023, de <https://www.centrebikergirona.com/>
- Consorci Vies Verdes de Girona. (s.d.) Vies Verdes Girona. Recuperat el 22 de març de 2023 de <https://www.viesverdes.cat/>
- Delves, J. (2022, 15 de juny). *Why has gravel racing become so popular?* Cyclingnews. <https://www.cyclingnews.com/features/why-has-gravel-racing-become-so-popular/>
- Eat Sleep Cycle. (2022). *Girona Bike Shop, Bike Rental & European Cycling Tours*. <https://www.eatsleepcycle.com/>
- Equipe Girona. (s.d.). *EquipeGirona.cc*. Recuperat el 22 març de 2023 de <https://www.equipegirona.cc/cycling/>
- Europa, C (2018). *La nostra empresa: cicloturisme*. Cicloturisme Europa. <https://www.cicloturisme.com/>
- Graveleros. (s.d). *¿Qué es el gravel? | Todo sobre esta práctica del ciclismo*. Recuperat 22 de març de 2023, de <https://www.graveleros.com.ar/>
- Grit Girona. (s.d.). *Premier gravel guiding in the cycling capital of the world*. Recuperat el 22 març de 2023 de <https://www.gritgirona.com/>
- Hernandez, A. (2022, març de 22). *La nueva era del turismo: de la experiencia a las emociones*. LLYC IDEAS. <https://ideas.llorenteycuencia.com/2022/03/la-nueva-era-del-turismo-de-la-experiencia-a-las-emociones/>
- Hors Catégorie. (2023). *Cafetería de comida sana, café y ciclismo en Girona*. <http://https%253A%252F%252Fwww.horscategoriegirona.cc%252Fhttps://www.epe.es/es/deportes/20220103/ciclismo-montana-erosion-espacios-naturales-13052916https://www.laopiniondemurcia.es/comunidad/2022/01/03/ciclismo-montana-erosion-espacios-naturales-61212969.html>
- Krabill, V., & Watts, L. (2019, 26 de juny). *Bikepacker's Guide to Public Lands*. Bikepacking. <https://bikepacking.com/plan/bikepackers-guide-to-public-lands/>

- *La breve, pero intensa historia del gravel.* (2021, 6 d'abril). Maillot Magazine. <https://www.maillotmag.com/afondo/la-breve-pero-intensa-historia-del-gravel>
- Lancaster E. (2021, 21 de desembre). *Cycling tourism: ECF and World Tourism Organization join forces to promote active, sustainable and green travel.* European Cyclist Federation. <https://ecf.com/news-and-events/news/cycling-tourism-ecf-and-world-tourism-organization-join-forces-promote-active>
- Moore, K. (2021, 7 d'octubre). *Gravel riding explained.: everything you need to know to get started.* Bikeradar. <https://www.bikeradar.com/features/routes-and-rides/what-is-gravel-riding/>
- Moore, P. (2022, 8 de setembre). *What gravel cycling is and why you should give it a try.* Washington Post. <https://www.washingtonpost.com/wellness/2022/05/09/gravel-cycling-primer/>
- Norman P. (2022, setembre 1). *Gravel bike racing: Everything you need to know.* Cyclingnews. <https://www.cyclingnews.com/features/everything-you-need-to-know-about-gravel-bike-racing/>
- Norman, P. (2022, 19 de desembre). *Gravel bike setup explained: How to choose the right gearing, wheel size, tyres and more.* BikeRadar. <https://www.bikeradar.com/advice/buyers-guides/gravel-bike-setup/>
- OMT / Organización Mundial del Turismo Agencia especializada de la ONU. (s.d.). Recuperat 22 març 2023 de <https://www.unwto.org/>
- Organización Mundial del Turismo. (s.d.). *Barómetro OMT del Turismo Mundial.* Recuperat el 22 març de 2023 de <https://www.unwto.org/unwto-world-tourism-barometer-data>
- Patronat de Turisme Costa Brava Girona. (2023, març 17). *Costa Brava Pirineu de Girona.* <https://es.costabrava.org/>
- Sea Otter Europe. (s.d.). *Una comunidad mundial del ciclismo. Sobre Sea Otter Europe.* Recuperat el 30 de gener de 2023 de <https://www.seaottereurope.com/es/sobre-sea-otter-europe/>

- Sheldon, L. (2020, 28 d'octubre). *Gravel Bike Market: How much fuel is left in the tank?* Cycling Industry News. <https://cyclingindustry.news/gravel-bike-market-analysis/>
- Shimano. (s.d.). *EU vs. US gravel. A study of gravel riding on diferent sides of the Atlantic.* Recuperat el 15 de febrer de 2023 de <http://gravel.shimano.com/us/stories/eu-vs-us-gravel>
- Sorenson, D. (2022, 2 de març). *Dirk Sorenson: Four ways the industry can set its sights on success.* Bicycle Retailer and Industry News. <https://www.bicycleretailer.com/opinion-analysis/2022/03/01/dirk-sorenson-four-ways-industry-can-set-its-sights-success>
- Sustrans.(s.d.). Recuperat el 22 març de 2023 de <https://www.sustrans.org.uk/>
- Sutton, M. (2022, 24 de novembre). *Who are gravel bike riders? Dutch study finds out.* Cycling Industry News. <https://cyclingindustry.news/who-are-gravel-bike-riders-dutch-study-finds-out/>
- The Service Course. (2023). *A whole world of cycling, from specialty coffee to custom bikes.* <https://theservicecourse.cc/>
- The Trak. (2023). *Klassmark.* Recuperat el 23 març de2023, de <https://www.thetraka.com/es/>
- Trek Bicycle Girona (s.d.) *Trek Bikes.* Recuperat el 22 de març 2023 de https://www.trekbikes.com/es/es_ES/retail/girona/
- Treloar, I. (2021, 15 de març). *Grading gravel: How do you define off-road surfaces?* CyclingTips. <https://www.cyclingtips.com/2021/03/grading-gravel-defining-off-road-surfaces/>
- U.S. Bicycle Route System (s.d). *Adventure Cycling Association.* Recuperat el 17 de febrer de 2023 de <https://www.adventurecycling.org/routes-and-maps/us-bicycle-route-system/>
- Velodrom Girona Store. (s.d.). *Velodrom.cc.* Recuperat 22 març 2023 de <https://global.velodrom.cc/es/velodrom-girona/>
- Vogan, G. (2022, 7 d'octubre). *The World's Best All-Weather, Day-and-Night Gravel Bike Routes.* Marauder Events. <https://www.marauder.co.uk/the-worlds-best-all-weather-day-and-night-gravel-bike-routes/>

- *What is gravel cycling.* (2019, 28 d'octubre). Café Du Cycliste.
https://www.cafeducycliste.com/en_roe/la-gazette/what-is-gravel-cycling/
- *What the Heck is "Gravel" Anyway?* (2020, 16 d'abril). Bicycling.
<https://www.bicycling.com/skills-tips/a33266008/expert-gravel-guide-1/>
- Wilson, M. (2023, 9 de gener). *The World's Best Gravel Bike Destinations According to Trek Travel.* GearJunkie.
<https://gearjunkie.com/biking/worlds-best-gravel-bike-destinations-trek-travel>

6 ANNEX

6.1 Entrevista Trek Bicycle Girona

Detalls de l'entrevista

Tipologia d'empresa: categoria 1; agències de viatge i establiments híbrids.

Nom de l'empresa: Trek Bicycle Girona

Entrevistat: David Sances; guia.

Preguntes

- 1. Per què creieu que el gravel s'ha convertit en una disciplina ciclista tan popular al llarg dels últims anys? Creieu que és una tendència temporal o ha arribat per a quedar-se?**

En primer lloc, penso que la seva popularitat es deu a diverses raons:

- Els aficionats al ciclisme veuen com el gravel l'ha portat a gaudir de manera diferent del ciclisme, amb una bicicleta de gravel vas molt bé per carretera i per gravel amb el que et dona molta més diversitat.
 - El tema de la seguretat viària. Molts ciclistes veuen el gravel com una manera de continuar gaudint de rutes llargues, camins o viatges en bicicleta sense haver de compartir carreteres amb altres vehicles i això fa que l'experiència sigui més agradable i molta més sensació de seguretat.
 - Els fabricants de bicicletes i roba han vist una nova oportunitat de negoci amb aquest nou boom d'aquesta disciplina.
 - Amb tot això ara mateix a Girona i Europa, és una modalitat amb molta tirada per tots els ciclistes.
- 2. Com de popular ha esdevingut el cicloturisme gravel a la ciutat de Girona? La comunitat ciclista local s'hi troba implicada?**

Cada vegada està agafant més popularitat, sobretot entre la comunitat local, que al principi era una mica escèptica amb la disciplina, però amb la seva consolidació al llarg dels darrers anys, són moltes les persones que s'hi estan aficionant i alternant-lo amb altres disciplines que ja practicaven.

Una tendència que està ajudant a fer créixer l'afició pel gravel són les sortides socials o comunitàries que organitzen diversos dels establiments ciclistes de la ciutat, on la gent es troba per fer el cafè i després sortir a pedalar de forma més o menys tranquil·la.

3. Quina visió té l'empresa del cicloturisme gravel? El percepc com un segment rendible a llarg termini?

A "Can Trek" pensem que la bicicleta no és només un producte que ens estimem i que hem de vendre com més millor sinó que per nosaltres la bicicleta és una manera de poder canviar a les persones i poder fer d'aquest món un món millor, més sostenible, més solidari, més saludable i més equitatiu. Amb això el que creiem és que amb gravel, carretera muntanya, elèctriques, ciutat, etc., qualsevol modalitat és una oportunitat més per poder assolir aquest objectiu.

Jo diria que el gravel és una gran aposta de futur pel ciclisme a Girona on encara hi ha molts aficionats que no l'han descobert i a on el mercat de la bicicleta elèctrica està invertint molt també.

4. Quin és el perfil més habitual dels cicloturistes gravel? Quines són les diferències principals amb el perfil de ciclisme de carretera i el de muntanya?

Ara per ara rebem diversos perfils de clients que practiquen el gravel. Per norma general, ens trobem que una part considerable d'aquests practicants són practicants habituals de ciclisme de carretera que han adquirit una bicicleta de gravel per trencar una mica amb la rutina de forma més puntual. És a dir, per explorar noves rutes i fins i tot per evitar exposar-se menys al perill que comporta la carretera (sobretot en certs països). En aquest cas el gravel els ofereix la possibilitat de fer sortides de distància important i sense haver de tenir les habilitats tècniques del btt.

Per un altre costat, penso que el nombre de practicants de btt que també facin gravel és menor, possiblement per què són gent que els agrada circular per terrenys més trencats i tècnics com ara corriols de muntanya. Però, està clar que per molt usuaris de ciclisme de muntanya, veuen el

gravel com la seva manera particular de fer carretera, és a dir, troben que poden fer una activitat que s'assembla al ciclisme de carretera, però sense haver de circular per carreteres, un fet que sol frenar a moltes persones que pateixen per la seva seguretat.

Finalment, com a tercer grup d'usuaris, trobem aquells que són nous en el món de la bicicleta i identifiquen el gravel com una versió menys perillosa que el btt i el ciclisme de carretera, i per tant decideixen comprar una bicicleta d'aquesta disciplina.

5. Quins són els vostres productes i serveis de cicloturisme gravel més sol·licitats?

Tot i que els nostres productes estrella són els de l'àmbit de la carretera, és important remarcar que l'any 2019, entre tots els establiments de Trek Travel d'arreu del món, el primer a oferir rutes guiades de gravel va ser el de Girona. Des de llavors el lloguer de bicicletes i la contractació de rutes guiades d'aquesta disciplina ha anat en augment i gaudim regularment de clients que volen conèixer la zona de Girona i de l'Empordà a través de la pràctica del gravel.

6. Quines creieu que han estat les claus de la popularització del cicloturisme gravel a la ciutat i regió de Girona? Què necessita la ciutat per ser una millor destinació gravel?

Girona ara mateix és la ciutat o el destí predilecte de qualsevol ciclista al món per qualsevol modalitat de ciclisme, carretera, muntanya o gravel, però especialment en aquesta última, és la gran xarxa de camins, vies verdes diversitat de paisatges en només 100 km a la rodona de Girona. Pirineus, França, Mediterrani, Empordà, etcètera.

Sempre hi ha millores a fer a tot arreu, però crec que Girona té una de les millors xarxes de camins i carreteres d'Europa i potser del món, a més cada dia totes les poblacions gironines han vist que invertir en una bona xarxa de camins i vies verdes és una bona inversió de futur.

Per una banda la ciutat necessita entendre i gestionar millor l'ús de la bicicleta com a mitjà de transport, per què aquest fet contribuirà en un major desenvolupament del sector del cicloturisme. Trobo que el disseny de les vies de transport de la ciutat no és el més adequat per facilitar els desplaçaments interurbans amb bicicleta. Entenc que és complicat i resulta un procés lent, però per exemple els carrils bici estan molt mal plantejats i no permeten una circulació fluida als usuaris ciclistes.

Per altra banda, a escala turística, estic al corrent que el Patronat de Turisme Costa Brava Girona i Vies Verdes de Girona estan fent grans esforços per continuar millorant i fent créixer el sector, però en vista del que ens ha donat el cicloturisme com a ciutat i el potencial que encara té, especialment si considerem el gravel, penso que encara es podria fer molt més. Sempre hi podria haver una millor cooperació entre sector públic i empreses de la ciutat.

7. Quin creieu que és el futur del cicloturisme gravel a la ciutat? Continuarà creixent? El seu èxit té o pot tenir un impacte negatiu en un sector tan consolidat com el cicloturisme de carretera?

El gravel continuarà creixent, n'estic convençut. Cada vegada més, empreses locals estan apostant per aquesta disciplina i de mica en mica, companyies ciclistes internacionals estan obrint establiment a Girona. Mira Trek Bicycles, que tot just acaba d'obrir la primera botiga al món de la marca la qual combina els conceptes de venda de bicicletes, accions per la comunitat relacionades amb la bicicleta i cicloturisme en un sol establiment. Això és indicatiu que la indústria de la bici veu Girona com el lloc on cal estar. A més, si tenim en compte que el gravel és una disciplina consolidada pel que aposten la majoria de marques i hi afegim les perfectes característiques territorials de la regió, ens trobem amb un futur que fan motl bona pinta.

Tot el contrari no hauria de tenir cap efecte negatiu en el ciclisme de carretera, crec que ara mateix el gravel a Girona el que fa és sumar, sumar més aficionats, més diversitat, més oportunitats i en general més gent en bicicleta.

6.2 Entrevista The Service Course

Detalls de l'entrevista

Tipologia d'empresa: categoria 1; agències de viatge i establiments híbrids.

Nom de l'empresa: The Service Course Girona

Entrevistat: Àngela Pons; manager general

Preguntes

- 1. Per què creieu que el gravel s'ha convertit en una disciplina ciclista tan popular al llarg dels últims anys? Creieu que és una tendència temporal o ha arribat per a quedar-se?**

En una part per la seguretat, en principi no suposa tants riscos com el ciclisme de carretera, sembla ser una disciplina més segura, ja que no hi ha el risc de trobar-se cotxes per tant, hauria de disminuir el perill d'accidents.

Pel ciclista de carretera també s'obre un món de més possibilitats, poden anar per llocs i fer rutes que no són tan fàcilment accessibles en bicicleta de carretera.

Igualment, la bicicleta de gravel és més útil, ja que permet anar tant en carretera (tot i que disminueix la velocitat) com en carrils i camins, per tant, és més polivalent.

Sembla que és una tendència que ha arribat per quedar-se. S'ha de tenir en compte que l'any passat es va realitzar el primer campionat del món oficial de gravel de la UCI (Unió Ciclista Internacional). De fet, alguns ciclistes professionals de carretera s'han canviat a aquesta disciplina.

- 2. Com de popular ha esdevingut el cicloturisme gravel a la ciutat de Girona? La comunitat ciclista local s'hi troba implicada?**

És una tendència que s'ha fet molt popular amb els últims anys, especialment diria que des de la pandèmia. La demanda per tours en bicicleta de gravel ha incrementat amb els últims dos anys, i la majoria dels nostres clients volen organitzar almenys una sortida en gravel encara que vinguin en bici de carretera.

També és evident la presència d'aquesta disciplina a la ciutat i regió per la quantitat de carreres i esdeveniments que es realitzen durant tot l'any (com

per exemple la Traka, Santa Vall, SGRAIL... on assisteixen tant locals com cicloturistes i professionals).

La comunitat local s'hi troba bastant implicada, de fet alguns dels nostres treballadors i clients locals ja han substituït la seva bicicleta de carretera per la de gravel.

3. Quina visió té l'empresa del cicloturisme gravel? El percepc com un segment rendible a llarg termini?

Nosaltres creiem que sí que és rendible. De fet, hem augmentat la venda de bicicletes de gravel respecte a les de carretera, igual que la demanda de servei de guia privat per fer rutes. Per això també hem començat a organitzar esdeveniments i sortides per aquesta disciplina quan abans només ho fèiem de carretera.

A més és una oportunitat per expandir l'oferta de bicicletes que tenim en venda, ja que les marques d'arreu del món amb les que estem treballant estan centrant-se a produir i innovar per aquest tipus de bicicleta.

4. Quin és el perfil més habitual dels cicloturistes gravel? Quines són les diferències principals amb el perfil de ciclisme de carretera i el de muntanya?

En el cas de la nostra empresa, el perfil de cicloturista de gravel és més jove que el de carretera. Generalment entre els 30-45 anys.

Una part d'aquests cicloturistes també solen fer "bikepacking" - que resulta més freqüent fer-ho amb bici de gravel que no pas carretera. (De fet, algunes marques han dissenyat bicicletes amb el quadre més gran per poder posar-hi bosses més grans i poder fer aquesta pràctica). Pel que fa al poder adquisitiu, potser és una mica inferior al del nostre client de carretera (no tenim clients de ciclisme de muntanya).

5. Quins són els vostres productes i serveis de cicloturisme gravel més sol·licitats?

El lloguer de bicicletes de gravel està incrementant cada any. De fet, aquest any hem hagut d'augmentar la nostra oferta de lloguer de bicicletes de gravel, tant per tours i sortides que organitzem nosaltres, com per la gent que assisteix als altres esdeveniments i curses que es fan a la ciutat i la regió.

Igualment, és una disciplina amb la qual els clients demanen el servei de guia (més que amb el de carretera), segurament perquè suposa més fàcil perdre's que no anant per carretera, ja que les rutes són més conegudes i

també és més fàcil trobar-les buscant per diferents plataformes de creació de rutes (com Strava o Komoot).

També les sortides que organitzem per gravel de cada vegada són més populars, de fet l'any passat vam organitzar un esdeveniment de quatre dies centrat en gravel i vam tenir una participació important, de fet va ser el nostre esdeveniment amb més participants en tot l'any.

Va ser una combinació de clients locals, clients del país (com de Barcelona, Canàries, les Balears), representants de marques i col·laboradors, dels nostres clients internacionals freqüents i de turistes que visitaven per primer cop la ciutat.

6. Quines creieu que han estat les claus de la popularització del cicloturisme gravel a la ciutat i regió de Girona? Què necessita la ciutat per ser una millor destinació gravel?

L'habilitació de nous carrils bici a la ciutat i la zona ha sigut definitivament una de les claus per aquest creixement.

Igualment, tots els esdeveniments i curses que s'han organitzat amb els últims anys han sigut clau pel creixement i crec que si continua incrementat l'oferta aquesta disciplina es quedarà.

7. Quin creieu que és el futur del cicloturisme gravel a la ciutat? Continuarà creixent? El seu èxit té o pot tenir un impacte negatiu en un sector tan consolidat com el cicloturisme de carretera?

Crec que el futur serà més esdeveniments i carreres d'aquesta disciplina. Com els assistents a aquests són una combinació de cicloturista local (i també nacional) i internacional, seguirà utilitzant els mateixos recursos i serveis de la ciutat.

No sé si diria que tindrà un impacte negatiu però, sí que potser es podria acabar substituint el ciclisme de carretera. Al final però, no són disciplines tan diferents, i el perfil és relativament similar, per tant, faran més o menys les mateixes coses que el cicloturista de carretera però amb un altre tipus de bicicleta.

6.3 Entrevista Grit Girona

Detalls de l'entrevista

Tipologia d'empresa: categoria 1; agències de viatge i establiments híbrids.

Nom de l'empresa: Grit Girona

Entrevistat: Dave Smith; propietari.

Preguntes

- 1. Per què creieu que el gravel s'ha convertit en una disciplina ciclista tan popular al llarg dels últims anys? Creieu que és una tendència temporal o ha arribat per a quedar-se?**

Per diverses raons. Jo crec que després de la pandèmia de la covid-19, la gent té un nou desig d'estar a prop de la natura i el gravel els permet estar en boscos i muntanyes amb menys signes de civilització. És una nova forma d'explorar. Per passar un temps més estimulants que circulant per la carretera. Crec que també és una nova manera de fer exercici sense el tràfic de vehicles de motor. Els conductors en aquesta regió són molt pacients, segurs i considerats, però és igualment agradable de ser capaç de circular sense tràfic.

- 2. Com de popular ha esdevingut el cicloturisme gravel a la ciutat de Girona? La comunitat ciclista local s'hi troba implicada?**

Jo crec que és molt popular tant per ciclistes locals com visitants. Entre els locals, no és tan popular com el BTT, però més que la carretera, amb els visitants, jo diria que potser un 40% vol fer gravel.

- 3. Quina visió té l'empresa del cicloturisme gravel? El percepció com un segment rendible a llarg termini?**

Crec que és un bon negoci en el qual estar actualment. L'interès continuarà augmentant, la xarxa de camins és tan complexa que disposar de bons guies és important, a diferència del ciclisme de carretera.

- 4. Quin és el perfil més habitual dels cicloturistes gravel? Quines són les diferències principals amb el perfil de ciclisme de carretera i el de muntanya?**

Hi ha més similituds que diferències. Potser els usuaris de gravel ja no volen prendre els riscos de lesió associats al BTT, o circular amb tràfic. Crec que és gent que en general disposa o vol disposar de més habilitats tècniques. Veig que la majoria tenen entre 30 i 65 anys, amb poder adquisitiu i amb experiència viatgera.

5. Quins són els vostres productes i serveis de cicloturisme gravel més sol·licitats?

Jo diria que la sortides guiades d'un dia i les sortides gourmet, les quals combinen tot un dia de ciclisme amb una experiència de sopar especial.

6. Quines creieu que han estat les claus de la popularització del cicloturisme gravel a la ciutat i regió de Girona? Què necessita la ciutat per ser una millor destinació gravel?

Ja disposem de la infraestructura. Els hotels estan acostumats a tractar amb ciclistes, hi ha mecànics, botigues de bicis, negocis de lloguer i guies. Els taxis de l'aeroport estan acostumats a les necessitats pel que fa a equipatge dels ciclistes. A més a més, la diversitat de rutes és excepcional i el clima és ideal. Ho té tot.

7. Quin creieu que és el futur del cicloturisme gravel a la ciutat? Continuarà creixent? El seu èxit té o pot tenir un impacte negatiu en un sector tan consolidat com el cicloturisme de carretera?

Continuarà creixent. Personalment, espero poder ajudar que esdevingui la capital gravel mundial. L'únic problema negatiu podria grans grups circulant per àrees ecològicament sensibles. Però en general, crec que es convertirà en la forma de ciclista dominant pels visitants.

6.4 Entrevista Eat Sleep Cycle

Detalls de l'entrevista

Tipologia d'empresa: categoria 1; agències de viatge i establiments híbrids.

Nom de l'empresa: Eat Sleep Cycle

Entrevistat/s: Bernat Vilaginés; departament comercial); / Raul Gonzalez; departament de finances / Ariel Kisielnicki; departament de tours.

Preguntes

1. **Per què creieu que el gravel s'ha convertit en una disciplina ciclista tan popular al llarg dels últims anys? Creieu que és una tendència temporal o ha arribat per a quedar-se?**

Bernat: la gran popularitat del ciclisme gravel s'ha donat per diverses raons. En primer lloc, et permet sortir de la carretera, per tant, es redueix el perill de patir accidents amb vehicles de motor, un fet que preocupa o limita a molts practicants de ciclisme. En segon lloc, es tracta d'una disciplina més accessible, que no requereix la tècnica necessària del ciclisme de muntanya, per què se sol circular per pistes sense gaires irregularitats, però al mateix temps, et permet estar a la natura. A més, tenint en compte el tipus de pistes i les característiques de la bicicleta gravel, es pot circular a gran velocitat, un fet que atrau els usuaris de carretera, ja que també et permet recórrer llargues distàncies. Finalment, el gravel ofereix unes grans possibilitats d'exploració, pel simple fet de combinar carretera i camins de terra. Aquest darrer factor atrau molts usuaris de carretera que volen variar una mica les rutes que solen fer normalment.

Sí, el gravel és una tendència que ha arribat per quedar-se i per créixer, n'estic convençut.

2. **Com de popular ha esdevingut el cicloturisme gravel a la ciutat de Girona? La comunitat ciclista local s'hi troba implicada?**

Bernat: Es tracta d'una tendència que es va començar a notar just abans de la pandèmia de la covid-19, però just després, cap a l'any 2021 la seva popularitat va explotar i des de llavors ha anat creixent de forma exponencial. Només cal passejar-se per la ciutat de Girona i observar els ciclistes que hi circulen, bona part són usuaris gravel. Per altra banda, cal entendre que Girona és una de les capitals mundials del ciclisme, per tant, si

apareix una nova tendència en el sector, és molt possible que aquesta arribi a Girona.

En l'àmbit local, la seva popularització es va donar de forma més lenta, però si, la comunitat s'hi troba cada vegada més implicada, un fet que es nota molt en les sortides socials i gratuïtes que organitzem nosaltres o les altres empreses de cicloturisme de la ciutat. Jo crec que molts ciclistes locals, en ser grans coneixedors de la zona, els agrada practicar gravel per tal de poder ensenyar i compartir les rutes amb altres persones. A més, la popularització de curses com The Traka, ha ajudat a introduir moltes persones en el món del gravel.

3. Quina visió té l'empresa del cicloturisme gravel? El percepc com un segment rendible a llarg termini?

Bernat: Per nosaltres, el gravel ja és un segment completament rendible i tot apunta que de cara el futur encara ho serà més. Tingues en compte que tot i ser molt popular, es tracta d'un segment que encara es troba en una fase força inicial. T'ho dic per què tot i que disposem d'una àmplia oferta en tours de gravel, aquest encara representen un producte amb una demanda relativament baixa si ho comparem amb els tours de ciclisme de carretera. Per nosaltres, en termes generals del negoci, és a dir també incloent la venda i el lloguer de productes d'aquesta disciplina, el gravel representa un 40%, mentre que la carretera un 60%. Tanmateix, es tracta d'un percentatge que estic segur que canviarà, i el pes del gravel augmentarà.

4. Quin és el perfil més habitual dels cicloturistes gravel? Quines són les diferències principals amb el perfil de ciclisme de carretera i el de muntanya?

Bernat: en general, els cicloturistes de gravel solen ser practicants habituals de ciclisme de carretera, que per una raó o altra també practiquen gravel de forma més puntual, tot i que en molts casos deposen d'una bicicleta de cada una de les disciplines. Ara bé també ens trobem que es tracta d'usuaris ciclistes que han deixat la carretera pel gravel a raó de la voluntat de practicar un ciclisme més segur.

Per altra banda, tot i que són menys usuals, també ens trobem amb aquells usuaris de ciclisme de muntanya que per un tema de lesions o per què no se senten segurs per qüestions de tècnica damunt de la bicicleta, opten per practicar gravel.

Pel que fa a procedència, edat, sexe i poder adquisitiu dels usuaris, es sol tractar de turistes d'entre 30 i 65 anys i normalment una mica més jove que els de carretera, Normalment provenen del Regne Unit, Nord-amèrica i

Austràlia i són majoritàriament homes amb un poder adquisitiu entre mitjà i alt, però en general potser no tan alt com en el perfil de carretera. Tanmateix, encara ara per ara abundin més els homes que les dones, des de la pandèmia, el nombre de dones ciclistes ha augmentat en el ciclisme de carretera i en el gravel, i pel fa a aquest últim, gràcies al factor “accessibilitat” que hem comentat a la primera pregunta, el nombre de nous usuaris s’han notat, especialment en el que respecte a dones.

Un fet a destacar és que entre els cicloturismes de gravel, és que trobem una certa tendència als usuaris de perfil *hipster* i jo ho relaciono amb el fet que el gravel es troba molt vinculat al bikepacking, una pràctica que sol atraure a un públic més aventurer, que busca sortir del confort que suposa fer un tour guiat amb molts serveis inclosos.

5. Quins són els vostres productes i serveis de cicloturisme gravel més sol·licitats?

Bernat: fins el dia d’avui, el lloguer de bicicletes de gravel ha estat el servei més sol·licitat quant a aquesta disciplina, ja que els tours, tot i que ara estan funcionant molt bé, han tingut un començament força lent. Respecte als lloguers, tot i tenir-ne un bon nombre i de forma regular, quan se celebren esdeveniments gravel a la ciutat ara com *The Traka*, la demanda de bicicletes de lloguer es dispara i durant aquelles dates ens quedem sense estoc.

En relació amb els tours de gravel, hem notat que els usuaris que els contracten no volen pagar sumes tan elevades com en els tours de carretera, fet que pot ser indicatiu que pel que fa a aquests productes, el client que contracta gravel és un perfil diferent del de carretera. També penso que pel fet de ser més aventurer, molts usuaris de gravel opten per únicament llogar la bicicleta, informar-se sobre les rutes i fer tours autoguiats.

Els tours de gravel, com en el cas dels de carretera inclouen diversos serveis fixos com trasllat, seguiment, assistència i d’altres que el client pot contractar, com ara el lloguer de la bicicleta i l’equipament. Els preus solen ser similars als tours de carretera. També cal tenir en compte que la logística dels tours de gravel és més complexa que la de carretera, sobretot a causa del tipus de rutes, ja que en dificulta el seguiment i el trasllat, però també per què es produeixen més avaries tècniques.

Ariel: tal com ha dit en Bernat, la demanda de tours de gravel ha anat creixent de mica en mica, però últimament sembla que s’està consolidant com un producte popular, per què les seves vendes han augmentat força. Una altra tendència força habitual, és la contractació de tours que combinen

carretera i gravel, tot i que en general, les rutes inclouen més gravel que carretera.

Dins la secció gravel, nosaltres també oferim productes de bikepacking, i encara que ara per ara no són gaire populars, estic segur que la seva demanda anirà augmentant, sobretot per què es sol fer amb bicicletes gravel, i aquestes estan més de moda que mai.

Respecte a aquest augment en la popularitat dels tours, jo diria que, per una banda, s'ha donat gràcies que el gravel és una disciplina molt accessible que atrau també a nous usuaris, com ara dones sense experiència en el ciclisme, però sobretot crec que en ser una "moda", la gent s'hi apunta.

Quant als clients dels tours de gravel, sembla que és un perfil de client una mica més jove, però igualment té un poder adquisitiu alt o gairebé tan alt com el de carretera.

6. Quines creieu que han estat les claus de la popularització del cicloturisme gravel a la ciutat i regió de Girona? Què necessita la ciutat per ser una millor destinació gravel?

Bernat: deixant de banda l'estatus de Girona com una de les capitals ciclistes mundials, clau fonamental ha estat el territori. Pensa que tenim un territori perfecte pel ciclisme, sigui de carretera o gravel. Mar i muntanya a tocar, varietat de paisatges i moltíssimes rutes. A més, la cultura de la regió també influeix molt, ja que per exemple el nostre públic, en venir de països relativament nous com els Estats Units o Austràlia, es queden realment impressionats quan els portem per pobles medievals de la zona i veuen les esglésies i les altres construccions típiques, o quan els portem per les planes de l'Empordà amb els seus poblets.

Pel que fa a millores, jo crec que potser faltarien més llits, ja que l'oferta hotelera és limitada. Està clar que no vull que Girona es converteixi en una destinació com Mallorca o Gran Canària, però en moments de gran demanda pot ser un factor limitant.

Per altra banda, penso que l'administració es podria implicar més i fer-ho millor. Entenc que a la ciutat hi ha altres sectors i que no es poden destinar tots els recursos al cicloturisme, però per posar un cas concret, la pujada dels Àngels és la més popular de Girona pels ciclistes de carretera i no entenc com encara no disposa de senyalització específica per ciclistes. També és el cas dels carrils bici de la ciutat, que no estan gaire ben dissenyats o fins i tot la deixadesa d'alguns trams de la via verda que comunica amb la costa, li falta manteniment i senyalització.

Jo crec que a l'administració, la popularitat del cicloturisme a Girona li ha caigut del cel i no el valora tant com es mereix. És que es tracta d'un turisme de qualitat, que aporta grans sumes econòmiques tal com han demostrat alguns estudis recents i a més és un tipus de turisme que no crea problemes, els ciclistes generalment es comporten. Per tant, el sector públic crec que hauria de valorar més el cicloturisme i treballar de forma més conjuntament amb el sector privat per continuar millorant.

7. Quin creieu que és el futur del cicloturisme gravel a la ciutat? Continuarà creixent? El seu èxit té o pot tenir un impacte negatiu en un sector tan consolidat com el cicloturisme de carretera?

Bernat: Tal com t'he dit, tot apunta que el cicloturisme gravel continuarà creixent, les empreses i la comunitat cada vegada s'hi troben més implicades i és una disciplina que està molt de moda, per tant, el futur, per ara, fa bona pinta.

No, jo crec que és i serà un subsector complementari, una extensió del cicloturisme de carretera i en grau més baix del de muntanya, sobretot per què, en general, els usuaris de gravel són al mateix temps practicants de carretera i fins i tot BTT.

A més a més, des de fa un temps també s'estan popularitzant un tipus de bicicletes d'ús polivalent anomenat *all-road*, un fet que ajudarà a popularitzar encara més la pràctica del gravel.

Raül: Tal com diu en Bernat, estic seguint que el cicloturisme gravel a la ciutat seguirà en augment. Ara, també t'he de dir que el sector de la bici és molt imprevisible. Des de l'empresa sempre intentem utilitzar estudis de mercat sobre el sector, per conèixer les demandes dels clients i per estar al corrent de les tendències que van apareixen i de les previsions de futur i t'asseguro que sempre ens acaben sorprenent. Aquesta imprevisibilitat l'observem sobretot en la roba i l'equipament ciclista que tenim propi, per què les tendències dels usuaris sempre estan variant i se'ns fa molt difícil planificar estratègies a seguir en aquest aspecte. En certa manera també passa amb els productes de cicloturisme, ja que com bé t'han dit, els tours de gravel no funcionaven gaire, ja que potser un de cada deu o fins i tot un de cada vint era de gravel, i ara mica en mica la situació s'està equilibrant.

6.5 Entrevista Cicloturisme i Medi Ambient

Detalls de l'entrevista

Tipologia d'empresa: categoria 1; agències de viatge i establiments híbrids.

Nom de l'empresa: Cicloturisme i Medi Ambient (CicloTuirsme Tours i Cycle Tours Catalonia)

Entrevistat/s: Eduard Kirchner (CEO) i Sergi Oliveras (Manager de Lloguer)

Preguntes

- 1. Per què creieu que el gravel s'ha convertit en una disciplina ciclista tan popular al llarg dels últims anys? Creieu que és una tendència temporal o ha arribat per a quedar-se?**

Eduard: jo sempre dic que, establint un símil entre pàdel i tennis, el gravel és el pàdel del ciclisme. Per què no implica tanta demanda física com el ciclisme de carretera ni és tan tècnic com el BTT, a més es tracta d'un ciclisme més social, ja que per el tipus de vies que utilitza, et permet pedalar de costat amb altres ciclistes tot mantenint una conversa. És un ciclisme més accessible.

No, no és una moda, ja és una disciplina que ha arribat per quedar-se. A més, es tracta d'una pràctica que s'ha anat practicant sempre, però des de fa uns anys se li ha donat nom i s'han fabricat bicis més específiques.

En la meua opinió, el BTT ha esdevingut massa tècnic i, per tant, el seu vessant menys tècnic, el que no fa ús de corriols i terreny complicat, s'ha convertit en un segment orfe. El gravel és un híbrid que no requereix tanta tècnica i també atrau molts practicants de ciclisme de carretera per les similituds entre les dues disciplines.

De cap manera penso que la popularització del gravel hagi estat fruit del màrqueting de les companyies ciclistes, per mi no existeix tal tipus de conspiració, la gent no és tan ingènua per creure's tot el que sent i veu. Simplement, el gravel s'ha popularitzat per què es tractava d'una necessitat de mercat, la qual buscava bicicletes més polivalents, un híbrid tant per asfalt com per terra en condicions.

2. Com de popular ha esdevingut el cicloturisme gravel a la ciutat de Girona? La comunitat ciclista local s'hi troba implicada?

Eduard: és un segment que va entrar amb força i des d'ara fan un parell d'anys, ha anat creixent. Està atraient molts usuaris i tot apunta que continuarà creixent per què satisfà les demandes de mercat actuals.

Pel que fa a comunitat, sí, de mica en mica ha anat adquirint adeptes. Només cal veure la implicació de la comunitat en esdeveniment gravel de renom que se celebren aquí. El més notori és la cursa The Traka, la qual tindrà lloc aviat i disposa de mil vuit-cents participants, una xifra rècord dins el món de les curses gravel. A més, atrau desenes de ciclistes estrangers.

3. Quina visió té l'empresa del cicloturisme gravel? El percep com un segment rendible a llarg termini?

Eduard: és un segment al qual cal estar involucrat, ja que continuarà creixent, però ara per ara, com a pràctica cicloturista a la ciutat, encara es troba en una fase força inicial. Cal tenir en compte que el cicloturisme de carretera està molt arrelat aquí a Girona, per què va començar fa 30 anys, i amb això et vull dir que es tracta d'un procés lent.

A nosaltres el gravel ens agrada molt com a disciplina i, per tant, volem oferir bons productes i serveis, però tampoc tenim els recursos econòmics per fer grans canvis. Pensa que la pandèmia va fer molt de mal al sector, i encara ens estem recuperant.

4. Quin és el perfil més habitual dels cicloturistes gravel? Quines són les diferències principals amb el perfil de ciclisme de carretera i el de muntanya?

Eduard: des que es practica cicloturisme a la ciutat de Girona, els perfils de cicloturistes clàssics, els quals són persones 60 anys o més, solen ser practicants de ciclisme de carretera. Ara bé, bona part les noves generacions, en vista de les tendències de mercat actuals, adopten al gravel com a disciplina a practicar quan fan cicloturisme.

El gravel atrau molts practicants de ciclisme de carretera, per què és una disciplina que els permet alternar terrenys i explorar, a més no requereix la tècnica del btt.

Una qüestió que cal considerar respecte als cicloturistes gravel, és el fet que els usuaris experts no requereixen gaires serveis per part de les agències

com la nostra. Per exemple, aquells que practiquen bikepacking solen organitzar-se els viatges pel seu compte.

Sergi: el nostre 90% del client són estrangers, principalment americans, canadencs i els europeus del Regne Unit, holandesos i belgues. I aquests poden fer una ruta on nosaltres els hi proporcionem des de la bici, hotel, transfer de maletes i tot el que pot comportar un viatge o bé lloguers per dies.

La diferència principal és que el client que ve de la carretera o muntanya ve amb idees clares d'anar a llocs concrets (els Àngels, Rocacorba), en canvi, els de gravel sol ser un client que es deixa portar amb ganes de conèixer llocs nous i no tan coneguts. També podríem dir que el gravel ha creat un món a part dins el sector de la bicicleta, ja sigui per buscar sempre com millorar la bici, s'han creat línies de roba expressos per aquest sector, podríem dir que el client "gravelero" és un enamorat d'aquest estil de ciclisme

5. Quins són els vostres productes i serveis de cicloturisme gravel més sol·licitats?

Eduard: ara per ara, el producte gravel més sol·licitat és el lloguer de bicicletes. Una de cada tres bicis que ens lloguen és de gravel. Pel que fa a tours, se'n ven algun, però com t'he dit, el subsector encara es troba en una fase inicial i crec que la majoria d'empreses de cicloturisme també es troben en una situació similar a la nostra, per molt que les seves xarxes socials aparentin el contrari.

Sergi: nosaltres oferim dos tipus de bicis de diferent gamma, la de gamma baixa amb un canvi mecànic de dos plats i l'alta amb un electrònic i monoplat. Després oferim guiatges per dies a càrrec d'alguns dels nostres guies, tots són de la zona perquè creiem que és un fet diferencial, oferim rutes a carregar en el GPS del client que aquest haurà de fer a compte propi, i tots els nostres viatges amb rutes.

El nostre principal servei és intercalar guiatges de carretera amb algun de gravel o viceversa. Per exemple un client vol un guiatge els primers tres dies de carretera i l'últim dia de gravel o al revés. Així i tots els lloguers que podem tenir per dies de la nostra flota de bicis.

6. Quines creieu que han estat les claus de la popularització del cicloturisme gravel a la ciutat i regió de Girona? Què necessita la ciutat per ser una millor destinació gravel?

Eduard: a banda del nom de Girona dins el món ciclista, la ciutat es troba en una regió força plana envoltada de turons i muntanyes que contenen molts camins rurals, fet que la converteix en una zona molt accessible pels ciclistes, per què tenen la possibilitat de pedalar pel terreny més planer o bé enfilarse cap als turons i muntanyes pròxims. A més cal considerar la zona del sud de la ciutat de Girona, concretament pels voltants de Caldes de Malavella, com un indret ideal per practicar gravel, el qual no té gaire a envejar de les planes de l'Alt Empordà.

Més que per ser millor destinació gravel, la ciutat pot millorar en molts aspectes per ser millor destinació cicloturista. Per molt que hi hagi un gran nombre d'empreses dedicades al sector de la bici i que n'arribin de noves i molt potents, com és el cas de la marca Trek, fa falta una gran millora de la ciutat en el que respecta a mobilitat. Falten més carrils bici millor i més ben plantejats. Arribarà un moment que un nombre tan elevat de ciclistes circulant per certes zones de la ciutat provocarà malestar.

En la gestió del cicloturisme, sectors públic i privat van molt a la seva. Hem tingut sort que el cicloturisme funciona com a subsector turístic, però no estaria malament desenvolupar una estratègia més comuna per tal de continuar pel bon camí.

7. Quin creieu que és el futur del cicloturisme gravel a la ciutat? Continuarà creixent? El seu èxit té o pot tenir un impacte negatiu en un sector tan consolidat com el cicloturisme de carretera?

Eduard: com ja hem comentat tot apunta que el gravel seguirà adquirint protagonisme, tot i que després del fort creixement inicial, imagino que ara el procés es calmarà una mica. A més, pensa que el sector del cicloturisme, en general, està creixent, un fet indicatiu que segurament la majoria de les pràctiques del cicloturisme també ho faran.

Estic convençut que el gravel serà un sector complementari al cicloturisme de carretera i no veig que a curt o mitjà termini el pugui afectar. Ara a llarg termini mai se sap, però com t'he dit el cicloturisme de carretera es troba molt arrelat a la ciutat de Girona.

A més, un tipus de producte que pot tenir molt èxit a la ciutat són les curses i els esdeveniments gravel. Només fixa't en la Traka i els seus 2.000 participants. Pot ser un dels camins a explorar.

6.6 Entrevista Centre Biker Girona

Detalls de l'entrevista

Tipologia d'empresa: categoria 1; agències de viatge i establiments híbrids.

Nom de l'empresa: Centre Biker Girona

Entrevistat: Isidre Mor (gerent)

Preguntes

- 1. Per què creieu que el gravel s'ha convertit en una disciplina ciclista tan popular al llarg dels últims anys? Creieu que és una tendència temporal o ha arribat per a quedar-se?**

En primer lloc, diria que la cultura de l'esport actual hi ha tingut molt a veure. Hem de pensar que la pràctica del ciclisme ha augmentat molt al llarg dels últims anys a raó que en general les persones avui dia tenen molta més cura de la seva salut i encara més des de la pandèmia de la Covid-19.

Respecte al gravel, penso que el ciclisme és un sector que busca innovar constantment, i aprofitant una tendència efímera com era el gravel ara fa uns anys, la indústria va decidir apostar per bicicletes més polivalents, que permeten cobrir les necessitats d'usuaris ciclistes amb motivacions diferents. És a dir, les bicicletes de gravel cobreixen diversos nivells del mercat ciclista i sobretot la base més ampla de la piràmide dels consumidors.

Per mi està clar que la tendència continuarà creixent, per què el ciclisme avui dia és popular a gairebé tot el món i a raó de la tendència de mercat en la que els consumidors busquen bicicletes polivalents.

- 2. Com de popular ha esdevingut el cicloturisme gravel a la ciutat de Girona? La comunitat ciclista local s'hi troba implicada?**

El gravel resulta popular, però a una escala encara força petita. Clarament, s'ha vist beneficiat per l'estatus de Girona com a meca o catedral del ciclisme i pel seu clima i geografia idonis per l'activitat ciclista. A més, el sector cicloturista de la ciutat s'ha aprofitat del boom que ha viscut la disciplina del gravel durant els darrers anys.

Pel que fa a la comunitat local, cada vegada s'hi troba més implicada. En el Centre Biker Girona, al llarg dels últims temps, les bicis més venudes són les de gravel. És més, la venda d'aquestes bicicletes s'ha "menjat" una part important del mercat de bicicletes de muntanya, ja que molts usuaris troben que poden fer el mateix recorregut i més ràpid amb una bicicleta de gravel que amb certes bicicletes de muntanya. Ara bé, per ara no existeix una comunitat gravel local unida, però és qüestió de temps.

3. Quina visió té l'empresa del cicloturisme gravel? El percep com un segment rendible a llarg termini?

Nosaltres pensem que el fenomen continuarà creixent pel simple fet que t'he mencionat abans: les bicicletes polivalents són una important tendència dins el sector ciclista, per tan, tot apunta que cal continuar apostant per aquesta disciplina.

4. Quin és el perfil més habitual dels cicloturistes gravel? Quines són les diferències principals amb el perfil de ciclisme de carretera i el de muntanya?

Els usuaris de gravel són majoritàriament practicants habituals de ciclisme de carretera els quals solen disposar de bicicletes d'altres disciplines, entre elles de gravel. Amb aquestes bicicletes poden variar les rutes que acostumen a fer sempre per carretera i endinsar-se per camins de terra tot alternant-los amb les carreteres usuals. Per ells és una forma de trencar una mica amb la monotonia, i el gravel no requereix la tècnica ni comporta el risc de la bicicleta de muntanya. Per tant, els resulta ideal com a pràctica més puntual.

Per altra banda, també hi ha molts usuaris de ciclisme de muntanya que donat el tipus de rutes i terreny pel qual circulen acaben optant per una gravel, ja que veuen que se circula més de pressa i acaben fent rutes de més kilòmetres.

Ara per ara no diferencio entre usuaris exclusius de gravel i de les altres disciplines, sinó usuaris de carretera i muntanya que practiquen el gravel de forma més o menys regular en combinació amb la seva disciplina predilecta. El que sí que et puc dir és un perfil de client amb un poder adquisitiu mitjà-alt.

5. Quins són els vostres productes i serveis de cicloturisme gravel més sol·licitats?

Actualment, aquests tipus de productes i serveis gravel encara no tenen gaire tirada, només disposem d'un parell de rutes que inclouen alguns trams ideals per fer amb bicicleta gravel i si efectuem algunes vendes, però en general el que més venem són itineraris o rutes de ciclisme de carretera. He de dir que a la nostra oferta de cicloturisme gravel encara li falta una mica de rodatge i es troba en una fase força inicial. Pensa que en oferta de bicis de lloguer, disposem d'unes 25 bicicletes de carretera i només en tenim 6 de gravel. Però estic convençut que anirem a més.

Ara, com t'he comentat, pel que fa a vendes de bicicletes, les bicicletes gravel són les que més venem, concretament bicis de la primera franja de l'alta gamma, les quals ronden els 3.000 euros.

6. Quines creieu que han estat les claus de la popularització del cicloturisme gravel a la ciutat i regió de Girona? Què necessita la ciutat per ser una millor destinació gravel?

Tal com t'he comentat, l'estatus de Girona com a destinació ciclista i la seva geografia i clima han estat els elements fonamentals en l'èxit d'aquest subsector. Hem tingut sort del boom d'aquesta disciplina i hem de donar gràcies al fet que el nostre terreny compta amb unes característiques força ideals pel gravel.

La ciutat necessita que els sectors públic i privat involucrats en l'activitat turística treballin conjuntament. Hem de donar gràcies a les qualitats territorials de Girona i en la visió de certes empreses locals per l'èxit del cicloturisme. Penso que les administracions locals han fet poc per desenvolupar aquest sector. Cal definir una visió i uns objectius comuns.

6.7 Entrevista Castelli Girona

Detalls de l'entrevista

Tipologia d'empresa: categoria 1; agències de viatge i establiments híbrids.

Nom de l'empresa: Bikecat

Entrevistat: Jaume Cabruja; propietari,

Preguntes

- 1. Per què creieu que el gravel s'ha convertit en una disciplina ciclista tan popular al llarg dels últims anys? Creieu que és una tendència temporal o ha arribat per a quedar-se?**

D'entrada crec que el gravel ofereix el que molts practicants del ciclisme cerquen: bicicletes polivalents per diferents superfícies i terrenys. A més el gravel és una pràctica molt accessible per a totes aquelles persones que, o bé no disposen dels requisits tècnics que exigeix el ciclisme de muntanya o bé el fa por circular amb bicicleta per la carretera.

Per tal com ha crescut al llarg dels últims anys i ha esdevingut tendència, jo diria que continuarà creixent, tot i que possiblement a un ritme més lent.

- 2. Com de popular ha esdevingut el cicloturisme gravel a la ciutat de Girona? La comunitat ciclista local s'hi troba implicada?**

El gravel és popular sí, però sobretot entre cicloturistes i ciclistes estrangers professionals i no professionals que resideixen a la ciutat. Respecte a la comunitat local, diria que està adquirint certa popularitat i que moltes persones que practiquen per exemple ciclisme de carretera o muntanya, també disposen d'una bicicleta gravel donat la possibilitat de rodar sobre diverses superfícies amb una única bicicleta i de forma còmoda.

- 3. Quina visió té l'empresa del cicloturisme gravel? El percepc com un segment rendible a llarg termini?**

He de dir que nosaltres disposem de productes turístics enfocats al gravel, però no ens estan funcionant. Des que els tenim en oferta rarament n'hem venut cap. Val a dir que nosaltres treballem majoritàriament amb els mercats estatunidenc i canadenc i els nostres productes i serveis es troben enfocats a les seves demandes i el que cerquen és principalment ciclisme de carretera. Entenc que la raó de no optar pels productes gravel és per què ens els seus països disposen del terreny ideal per a la pràctica d'aquesta

disciplina i venen aquí a gaudir de Girona com una de les meques del ciclisme carretera, per gaudir de la cultura i gastronomia i pel fet que circular per les nostres carreteres és molt més segur que en els seus països.

4. Quin és el perfil més habitual dels cicloturistes gravel? Quines són les diferències principals amb el perfil de ciclisme de carretera i el de muntanya?

No et puc respondre com cal aquesta pregunta donat que els nostres productes gravel no estan funcionant. Ara, basant-me en el poc que he tocat del sector diria que es tracta bàsicament de practicants habituals de ciclisme de carretera que també adquireixen bicicletes de gravel per tal de practicar-lo de forma més esporàdica.

5. Quins són els vostres productes i serveis de cicloturisme gravel més sol·licitats?

En el nostre cas i penso que el de moltes altres agències i establiments de la ciutat, la majoria d'usuaris que volen practicar gravel lloguen la bicicleta, però no contracten cap servei de guiatge. És a dir fan rutes pel seu compte.

6. Quines creieu que han estat les claus de la popularització del cicloturisme gravel a la ciutat i regió de Girona? Què necessita la ciutat per ser una millor destinació gravel?

Girona és una de les catedrals del ciclisme i aquest qualificatiu de ciutat ciclista que ha anat adquirint al llarg dels anys ha facilitat que una tendència de moda com el gravel hagi arribat a la ciutat. A més, resulta lògic si pensem en el fet que molts dels practicants del gravel són alhora usuaris habituals del ciclisme de carretera. Per altra banda, el territori de la regió reuneix les condicions ideals pel gravel, sobretot gràcies al clima, el qual és força agradable al llarg de l'any i també per la disponibilitat de camins de tota mena i geografia molt diversa.

Segons el meu punt de vista el sector del cicloturisme de la ciutat s'ha anat una mica de mare, per què existeixen molts establiments que ofereixen productes i serveis similars i en certs moments de l'any es troba massa massificat, amb ciclistes circulant pels carrers dels Barri Vell sense teva, una qüestió que pot començar a molestar els residents. El que necessita aquesta activitat és una millor entesa entre sectors públic i privat que per molt que sembli que existeix, la realitat és ben diferent.

7. Quin creieu que és el futur del cicloturisme gravel a la ciutat? Continuarà creixent? El seu èxit té o pot tenir un impacte negatiu en un sector tan consolidat com el cicloturisme de carretera?

Està clar que el territori i el nom de Girona tenen molta força a l'hora d'atraure ciclistes, però cal pensar si el gravel és una via de desenvolupament correcte, que en el meu parer, per ara només es tracta d'una activitat complementària del cicloturisme de carretera i té tota la pinta que seguirà d'aquesta manera durant els pròxims anys.

Jo estic segur que continuarà creixent, ja que es tracta d'una disciplina ciclista ben consolidada a hores d'ara i que el sector ciclista està potenciant contínuament. Ara bé, jo dubto que al llarg dels anys vingent afecti de forma considerable al ciclisme de carretera, per què estem parlant d'una pràctica molt ben consolidada a la ciutat. Jo opinió que acabarà sent un bon complement del cicloturisme de carretera.

6.8 Entrevista Velodrom Girona

Detalls de l'entrevista

Tipologia d'empresa: categoria 1; agències de viatge i establiments híbrids.

Nom de l'empresa: Velodrom Girona

Entrevistat: David Mateu (encarregat de l'establiment).

Preguntes

- 1. Per què creieu que el gravel s'ha convertit en una disciplina ciclista tan popular al llarg dels últims anys? Creieu que és una tendència temporal o ha arribat per a quedar-se?**

En la meva opinió, la raó principal del seu èxit és la seguretat. A diferència del ciclisme de carretera, el gravel no comporta tants riscos pel ciclista, ja que la presència de trànsit de vehicles és molt menor i, per tant, el perill de ser atropellat també és molt reduït. A més, és una disciplina que conserva l'essència tradicional del ciclisme per què se circula per camins sense asfaltar amb total llibertat.

Estic convençudíssim que ha arribat per quedar-se. Només cal veure la seva popularitat i la implicació de les companyies de bicicletes. A més, cada vegada es fan més esdeveniments i més gent se sent atreta a provar-la.

- 2. Com de popular ha esdevingut el cicloturisme gravel a la ciutat de Girona? La comunitat ciclista local s'hi troba implicada?**

A Girona està guanyant gran popularitat entre la comunitat ciclista. És cert que per molts encara es troba en un de període prova per què l'acabaven de descobrir. Per comprendre la seva propagació entre els locals ho podem explicar de la següent manera:

Per una banda, tots aquells usuaris de ciclisme de carretera que sempre fan les mateixes rutes per què les opcions són més limitades, veuen el gravel com una oportunitat de trencar amb el que fan habitualment, però igualment poden fer rutes llargues, ja que el bo del gravel és la capacitat que ofereixen les bicicletes per cobrir grans distàncies amb poc temps. També ho veuen com una forma d'explorar terrenys desconeguts, on amb la bicicleta de carretera no es poden endinsar.

En el cas dels usuaris de ciclisme de muntanya, per una banda, el gravel els ofereix la possibilitat de fer una activitat en certa manera similar a la carretera, en el que respecte a les grans distàncies amb poc temps que permet cobrir una bicicleta de gravel. Per altra banda, també resulta una opció molt atractiva per a tots aquells usuaris de bicicleta de muntanya que prefereixen fer recorreguts amb poca dificultat tècnica, per camins força similars als que s'utilitzen en el gravel. En aquest darrer cas, molt arriben a la conclusió que amb una bicicleta de gravel podran recórrer més distància i no estaran exposats als riscos quant a caigudes que comporta el ciclisme de muntanya.

3. Quina visió té l'empresa del cicloturisme gravel? El percep com un segment rendible a llarg termini?

L'empresa el veu com un negoci de present i de futur. Ara per ara, aquí Girona encara ens trobem a l'inici d'un procés de popularització que penso que anirà a més. Nosaltres oferim diversos productes i serveis relacionats amb el gravel i també rebem constantment, propostes per part de clients per continuar expandint la nostra gamma. Penso que aquest fet demostra que existeix una voluntat per part d'una part de la comunitat ciclista de fer créixer el gravel.

4. Quin és el perfil més habitual dels cicloturistes gravel? Quines són les diferències principals amb el perfil de ciclisme de carretera i el de muntanya?

Actualment, disposem de diversos tipus de perfils i té relació amb el que t'he comentat abans.

Si bé és cert que molts dels clients que adquireixen productes i serveis gravel el nostre establiment són practicants de ciclisme de carretera per les raons que ja hem vist, el mateix passa els de ciclisme de muntanya. Per una

raó o altra aquests 2 tipus d'usuaris veuen el gravel com una activitat complementària o fins i en alguns casos puntuals, com a substitutiva. Per tant, molts usuaris de carretera o BTT també tenen una bicicleta de gravel.

Ara bé, cada cop més, ens trobem que més aficionats que s'introdueixen en el món del ciclisme comencen directament amb el gravel, per què la polivalència de les bicicletes els permet satisfer diverses necessitats amb un sol producte.

Curiosament, ens trobem que molts usuaris que contracten serveis de guiatge de ciclisme de carretera ja disposen de bicicleta pròpia, en canvi, molts del que venen a fer gravel, la lloguen. Això pot indicar que molts d'aquests clients que lloguen, possiblement practiquen una altra disciplina ciclista i els agrada el gravel, però encara no disposen de la bicicleta.

Per tant, respecte a les diferències del gravel amb les altres disciplines, ens trobem que el gravel és practicat tant per uns com altres, per aquesta capacitat que té de cobrir necessitats diverses.

5. Quins són els vostres productes i serveis de cicloturisme gravel més sol·licitats?

Ara per ara, el que més ens funciona són els lloguers de bicicletes. Pel que fa a tours, tinc clar que funcionaran, però com t'he dit, encara ens trobem en una fase inicial i és qüestió de temps que comencin a tirar per què per molt que lloguis una bicicleta de gravel i busquis alguns dels recorreguts de la zona, mai serà el mateix que ser portat per una guia que conegui tots els recons del territori. En el fons la gent el que vol és descobrir llocs menys inexplorats i espectaculars, i per això cal guiatge.

6. Quines creieu que han estat les claus de la popularització del cicloturisme gravel a la ciutat i regió de Girona? Què necessita la ciutat per ser una millor destinació gravel?

A banda del poder d'atracció de Girona com a capital ciclista, crec que es deu a diferents factors:

Per un costat, la regió disposa de carrils bici i pistes pedalables amb poc desnivell acumulat, unes característiques força buscades per la majoria de practicants del gravel, com és el cas de les Vies Verdes de Girona. Per un altre costat, la ciutat es troba molt a prop de la zona de l'Empordà, la qual és perfecta per la pràctica del gravel i s'està consolidant com un destí popular pels amants d'aquesta disciplina que visiten la regió.

Quant a millores, jo crec que les empreses especialitzades en cicloturisme ho estan fent molt bé, i si bé és cert que amb el gravel ens hem beneficiat de les característiques del territori i de la reputació de Girona com a destinació ciclista, hi ha hagut una aposta general del sector privat per fer créixer aquest subsector tan prometedor.

Ara bé, si es vol continuar creixent i de forma correcta, cal un treball conjunt amb el sector públic de la ciutat. Tinc clar que les institucions públiques també fan esforços per millorar el cicloturisme local, però falta més col·laboració, que s'escoltin més els empresaris, que bona part de l'èxit d'aquest tipus de turisme el devem als empresaris que s'han arriscat i als estrangers que han triat Girona com a zona d'entrenament.

7. Quin creieu que és el futur del cicloturisme gravel a la ciutat? Continuarà creixent? El seu èxit té o pot tenir un impacte negatiu en un sector tan consolidat com el cicloturisme de carretera?

Tinc claríssim que continuarà creixent i es consolidarà com ho ha fet el cicloturisme de carretera i aquest creixement no crec que impacti el de carretera, per què són activitats complementaries. És més, fins i tot penso que el ciclisme de muntanya també creixerà (nosaltres el volem potenciar com a producte).

Ens trobem en una regió on es poden practicar totes aquestes disciplines perfectament i si generalitzem, els usuaris del gravel també ho solen ser de les altres disciplines en qüestió.

6.9 Entrevista Castelli Girona

Detalls de l'entrevista

Tipologia d'empresa: categoria 2; establiments de venda i/o lloguer de material ciclista amb oferta gravel.

Nom de l'empresa: Castelli Girona

Entrevistat: Oscar Ceballos; manager de l'establiment

Preguntes

- 1. Per què creieu que el gravel s'ha convertit en una disciplina ciclista tan popular al llarg dels últims anys? Creieu que és una tendència temporal o ha arribat per quedar-se?**

Jo crec que d'ençà d'uns anys enrere existeix una tendència entre els usuaris ciclista que cerca aquest ciclisme més tradicional, més lligat a la natura i en entorn tranquils sense el perill constant que suposen els cotxes.

Sense dubte es tracta d'una tendència que ha arribat per quedar-se, no és cap moda passatgera. Està clar que s'ha convertit en producte comercial molt explotat per les marques, però al seu darrere hi ha tot un seguit d'usuaris molt engrescats aquesta idea de ciclisme que retorna als seus orígens, no estem parlant d'un producte sense ànima.

- 2. Com de popular creieu que és el cicloturisme gravel a Girona? Quines han estat les claus de la seva popularització a la ciutat i regió?**

Jo penso que el cicloturisme gravel a la ciutat ja és molt popular, però encara ens trobem en una fase inicial i no tinc cap dubte que la seva pràctica seguirà en augment.

La seva popularització, en primer lloc, s'ha degut a l'increïble terreny que tenim a la regió, sobretot a la zona de l'Empordà el qual resulta molt atractiu per la pràctica del gravel. En segon lloc, hem de tenir en compte que es tracta de la modalitat ciclista que actualment va més a l'alça. Finalment, l'estatus de Girona com a capital europea del ciclisme de carretera té un pes importantíssim en tot plegat, especialment si tenim en compte el fet que bona part dels usuaris de gravel també ho són de carretera.

3. Quina visió té l'empresa sobre el gravel? És percepció com un segment rendible a llarg termini?

La companyia veu el gravel com una disciplina amb un futur molt prometedora. Així doncs, per Castelli, el gravel representa una línia de negoci molt destacada. És conscient que els usuaris d'aquesta disciplina busquen una estètica particular, diferenciada dels de carretera i, per tant, disposa de molts productes (majoritàriament tèxtils) enfocats a aquest sector.

4. L'empresa ambiciona participar en l'activitat cicloturista de la ciutat? Concretament en el segment gravel?

Sí. Des de Castelli Girona ens volem involucrar de ple amb la comunitat ciclista tant de carretera com gravel. Ara per ara, realitzem sobretot accions de patrocini de curses gravel, com és el cas de la M&M Gravel Grinder, la qual té lloc a la població de Santa Susana (Maresme) i transcorre pels paratges del Montseny, el Montnegre i el Corredor. A més, tenim la intenció d'involucrar-nos en altres curses de la zona.

Per altra banda, també fem sortides socials de forma setmanal, les quals requereixen inscripció a la nostra *app* i les quals comencen amb un cafè i van seguides d'una sortida ciclista. Val a dir, que anem alternant una setmana de carretera i una de gravel, ja que bona part dels nostres usuaris practiquen les dues disciplines.

5. Quin és el perfil més habitual dels vostres clients? Es nota l'afluència de cicloturistes gravel?

Com ja he mencionat, la major part dels clients de gravel provenen de la carretera, és a dir, es tracta de persones que porten practicant el ciclisme de carretera de forma regular durant un període x de temps i que darrerament ho combinen de forma més puntual amb el gravel.

Ara, també existeix un menor nombre de clients que s'ha iniciat en el món del ciclisme directament a través del gravel, ja que han vist que es tracta d'una manera ideal per començar a anar amb bicicleta per què no exigeix les habilitats tècniques del ciclisme de muntanya ni és tan perillós en quant a tràfic com el ciclisme de carretera.

Evidentment, aquí al nostre establiment, notem molt la incidència del cicloturisme gravel. Imagino que a raó de la nostra gamma de productes tèxtil i accessoris ciclistes. A més, es tracta sobretot de turistes estrangers amb alt poder adquisitiu i curiosament, a molts d'aquests turistes els interessa anar a conèixer l'Empordà amb bicicleta.

6. Quin creieu que és el futur del cicloturisme gravel a la ciutat? Continuarà creixent? El seu èxit té o pot tenir un impacte negatiu en un sector tan consolidat com el cicloturisme de carretera?

Tinc claríssim que aquest subsector continuarà creixent, això només és el començament. Tinc constància que al llarg dels pròxims anys, diverses marques ciclistes internacionals obriran establiment a Girona, tot just com acaba de fer Trek en aquest mateix carrer o la mateixa Castelli.

Per altra banda, el que veig és que l'activitat cicloturista a la ciutat continuarà creixent i és molt necessari treballar conjuntament amb l'ajuntament i les altres administracions que gestionen el turisme per què la situació no se'ns escapi de les mans. Ara per ara tot sembla molt bonic, però ha estat bàsicament gràcies al sector privat, i sobretot a persones estrangeres que adoren la ciutat i han tingut l'ambició d'obrir negocis ciclistes, que tenim una situació actual tan favorable. Penso que cal continuar lluitant per conservar aquesta situació tan bona que estem vivint i fer-la créixer com toca. Temo que quan el sector públic s'impliqui de ple en tasques com la gestió del trànsit de bicicletes dins el barri vell o en promoció més específica, ja serà massa tard.

En quant la incidència del cicloturisme gravel al de carretera, jo crec que no hi haurà pràcticament afectació, simplement es tracta d'activitats complementàries que poden conviure perfectament, especialment si tenim en compte que normalment disposen del mateix usuari que simplement va alternant entre les dues.

6.10 Entrevista Equipe Girona

Detalls de l'entrevista

Tipologia d'empresa: categoria 3; establiments de restauració i/o allotjament orientats a un públic ciclista.

Nom de l'empresa: Equipe Girona

Entrevistat: Mick Hoogwerf, copropietari.

Preguntes

- 1. Quina és la vostra percepció sobre la popularitat del cicloturisme gravel a la ciutat de Girona? Com ha repercutit en el vostre negoci?**

Ha anat creixent al llarg dels darrers anys. En el nostre negoci ha passat d'un 20% a un 50% dels nostres clients en els darrers tres anys. Definitivament, ha augmentat el nombre de visitants d'aquesta disciplina.

- 2. Quines penseu que han estat les claus de la seva popularització a la ciutat i regió de Girona? Creieu que la comunitat ciclista local s'hi troba implicada?**

La raó principal del seu creixement ha estat la popularitat que han adquirit les bicicletes de gravel després del covid. A més, la voluntat dels certs ciclistes de ser menys competitius, passar més temps a la natura i gaudir més.

Sí, penso que es ciclistes locals hi estan implicats per què van ser ells qui van descobrir les fabuloses rutes que tenim a la zona. A part, esdeveniments com La Traka de Klassmark han ajudat molt.

- 3. Quina visió té l'empresa sobre cicloturisme gravel? El veu com un segment rendible?**

Sí, actualment és un sector rendible. Tenim una audiència d'edat relativament avançada que normalment té un poder adquisitiu alt, per tant, són molt bons hostes.

- 4. Entre els vostres clients cicloturistes, com es caracteritzen els usuaris gravel? Quin és el perfil més habitual?**

Normalment, són turistes d'entre 28 i 65 anys als qui els agrada el ciclisme i l'aire lliure. A més, hi ha més dones que en el segment de carretera.

5. Quines són les necessitats d'aquests usuaris en relació amb els vostres productes i serveis? Difereixen molt de les necessitats dels usuaris d'altres disciplines ciclistes?

En general, els usuaris gravel contracten més tours guiats, donada la dificultat de navegar a través de la zona sense conèixer-la bé. A part, necessiten servei de neteja de bicicletes a causa de la pols o el fang dels camins. Però essencialment, tenen les mateixes necessitats que els altres segments.

6. Quin creieu que és el futur del cicloturisme gravel a la ciutat? Quins aspectes necessita millorar en vista de futur?

Girona té l'oportunitat de convertir-se en la meca europea del gravel. En general és bo fer promoció de la destinació per mitjà d'esdeveniments i campanyes de promoció turístiques. Es pot fer de forma molt eficient via xarxes socials. A més, pel que fa al transport, la ciutat està molt ben comunicada amb l'exterior i les infraestructures relacionades amb l'allotjament, la gastronomia i altres serveis també estan molt bé.

6.1 | Entrevista Oriol Sallent

Nom de l'entrevistat: Josep Oriol Sallent

Empresa /entitat: Sea Otter Europe/ Universitat de Girona

Preguntes

1. Quina és la teva visió del gravel com a disciplina ciclista? Quines han estat les claus del seu èxit? Continuarà creixent en popularitat?

El gravel és el ciclisme que s'havia fet sempre, damunt de pistes de terra que no estaven asfaltades i ara ha tornat. Les claus del seu èxit són la seva relació amb la natura, l'escassa necessitat de domini tècnic damunt la bicicleta i la seguretat al circular que no es troba en una disciplina com el ciclisme de carretera. Aquesta combinació que fa que et puguis desplaçar més lluny i de forma més ràpida que amb una bicicleta de muntanya i estan en contacte amb la natura.

Si, penso que continuarà creixent.

2. Considerant Girona com a destinació de cicloturisme, quina importància creus que adquireix l'activitat gravel a la ciutat i els seus entorns?

Crec que és important per diverses raons:

- És un territori interessant, bo pel gravel. No molt bo, però bo. És pla i disposa d'un bon nombre de pistes sense asfaltar.
- Té la seva importància com a meca del ciclisme i el seu posicionament dins el món del cicloturisme. Dins aquest context, el gravel permet diversificar i ajuda a mostrar al públic que Girona és una destinació molt completa on practicar cicloturisme.
- Atrau un segment d'usuaris amb un poder adquisitiu mitjà-alt. En aquest aspecte, els cicloturistes que venen a practicar gravel solen ser usuaris que practiquen diverses disciplines i que, per tant, disposen de més d'una bicicleta. Crec que el gravel encara no atrau usuaris específics, és a dir que únicament disposin de bicicleta gravel i només practiquin la disciplina en qüestió.

3. Disposa la regió de Girona d'unes característiques territorials idònies per convertir-se en una destinació gravel de referència?

Pot ser una molt bona destinació però difícilment una de referència. Hi ha massa densitat de poblacions i és massa petit per poder oferir una oferta variada. No disposa de les característiques que pot presentar una destinació com per exemple del centre d'Espanya, amb grans extensions de terreny despoblat i que faciliten un cicloturisme més aventurer.

4. Com d'implicada es troba la comunitat ciclista local amb el gravel? Creus que les administracions locals vinculades al turisme el perceben com un subsector a fomentar?

Penso que en aquest aspecte hem de diferenciar dues subcomunitats dins la comunitat local:

- Expatriats que hi estan molt involucrats. Estem parlant de professional i exp professionals del ciclisme i amateurs provinents de diversos països i que han escollit Girona com a lloc de residència. Practiquen el gravel amb assiduitat i en grup.
- La comunitat local autòctona, la qual encara no hi està molt implicada, ja que falta molt per recórrer. Per una part considerable d'aquets individus, el gravel és una qüestió aspiracional, el voldrien practicar, però pensen que ja ho faran en el futur, pel fet que la majoria de la colla amb qui surten a pedalar encara practica ciclisme de carretera o de muntanya, per tant ho deixen per més endavant. Tanmateix, sí que existeixen membres d'aquesta comunitat que ha adoptat el gravel com a pràctica habitual.

Respecte a les administracions, veuen que és un segment que creix i l'observen. Però encara no fan una política turística personalitzada pel gravel.

5. Creus que un major creixement del cicloturisme gravel a la ciutat pot afectar negativament un subsector de referència com és el cicloturisme de carretera?

Crec que és una dinàmica possible. El gravel actualment no aporta nous ciclistes sinó que es produeix un transvasament d'una disciplina a l'altre, especialment entre usuaris de ciclisme de carretera. Ara bé, pot resultar atractiu per persones que s'inicien en la bicicleta, pels factors tècnics que hem comentat abans.

Per altra banda, crec que el gravel anirà adquirint més i més popularitat entre el públic femení, el qual l'ajudarà a créixer. Això es pot donar gràcies a la seva accessibilitat, principalment donada per la seva facilitat tècnica i per la possibilitat de socialització que presenta respecte a altres disciplines ciclistes.

6. En l'actualitat, existeixen diverses curses ciclistes gravel amb Girona com a seu o punt de partida o arribada. Com veus l'àmbit competitiu regional, ha de continuar creixent? Deixant de banda el Sea Otter Europe, existeix la possibilitat d'atraure competicions o esdeveniments gravel de caràcter internacional?

Encara és un segment petit si el comparem amb altres disciplines. Si que continuarà ampliant-se el nombre de curses, però encara és molt petit. Crec que el gravel creixerà en l'àmbit d'esdeveniments, però no tinc si de caràcter competitiu. Des del punt de vista organitzatiu és més fàcil d'organitzar que el ciclisme de carretera, ja que no comporta un control tan exhaustiu del trànsit de vehicles i alhora resulta més segur de cara a accidents amb aquests vehicles en qüestió.

L'àmbit dels esdeveniments van creixent si, i possiblement aquells que no són de caràcter competitiu, per què sembla que tira cap a una tendència més relacionada amb els esdeveniments socials. I com he dit abans, penso que les dones i jugaran un paper important.

7. Quins aspectes necessita millorar Girona per tal d'esdevenir millor destinació gravel?

- D'entrada penso que té una gran complicació. Necessites que no s'asfaltin moltes de les pistes de terra i grava existents. Girona s'hauria de creure que el gravel triomfarà per tal d'evitar continuar asfaltant vies i lluitar perquè això no succeeixi al llarg de la regió.
- Cal fer una gran tasca de foment i promoció. Girona disposa de molt recursos territorials per oferir turisme, però s'ha de decidir i posicionar, ja que caldria destinar-hi grans recursos econòmics. Crec que el problema és s'ofereixen molts productes turístics i resulta complicat fer un ús concret dels diners. La destinació hauria de valorar si val la pena.
- Si s'optés per potenciar el gravel, caldria dissenyar una estratègia de màrqueting molt completa.

6.12 Entrevista Patronat de Turisme Costa Brava Girona

Detalls de l'entrevista

Nom de l'entrevistat: Gerard Franch

Empresa /entitat: Patronat de Turisme costa Brava Girona.

Càrrec: responsable del Club de Turisme Esportiu.

Preguntes

- 1. Com a entitat de referència en la promoció turística de la regió de Girona, quina és la vostra visió respecte al cicloturisme a la ciutat?**

He de dir que nosaltres fem promoció de la regió Costa Brava i Pirineus, la qual inclou Girona, i encara que no ens centrem exclusivament en la ciutat, tenim claríssim que aquesta es tracta d'una destinació de referència i que cal cuidar-la.

El cicloturisme és un producte de qualitat, especialment el que rebem aquí a Girona, un fet que ve donat, en part, per una oferta en establiments d'allotjament força limitada i que a diferència de destinacions com Mallorca o Lloret, a l'estar preparades per rebre turisme de masses, atrauen un major nombre de cicloturistes, però de menor qualitat, és a dir amb un menor poder adquisitiu. A Girona rebem un grup de ciclistes més selecte, amb un poder adquisitiu generalment alt, els quals provenen de països llunyans com els Estats Units, Canadà o Austràlia.

- 2. El ciclisme gravel ha esdevingut una pràctica molt popular entre els aficionats del món de la bicicleta i des de fa uns anys, Girona disposa d'una considerable oferta turística enfocada a aquesta disciplina. Quina és la vostra mirada envers el cicloturisme gravel? Considereu que la ciutat i regió presenten els recursos idonis i que és necessari promocionar-la? Per què?**

El cicloturisme té una gran importància pel patronat i, per tant, considerem el gravel com un subsector a tenir molt en compte a raó del creixement que ha anat experimentant al llarg dels últims anys com a producte turístic.

Totalment, la diversitat que ofereix el territori és ideal pel ciclisme en general i en el cas del gravel en trobem amb el mateix, la regió ofereix la

possibilitat de fer rutes de tota mena a través d'una gran varietat de paisatges i de recursos a escassa distància de Girona.

Des del Patronat tenim clar que cal promocionar el gravel igual que s'ha fet amb el ciclisme de carretera. I si bé és cert que tant l'activitat turística en si com la seva promoció es troben en una fase força inicial, l'interès pel gravel per part de certs públics cicloturistes és molt elevat, com és el cas dels anglesos. A més, un aspecte molt interessant del gravel, igual que el ciclisme de carretera, és la possibilitat de promocionar-lo amb força llibertat, és a dir, a diferència del ciclisme de muntanya, el qual transcorre per moltes propietats privades i es troba restringit en certs tipus de camins, el ciclisme de carretera i el gravel solen fer ús de vies perfectament transitables, el qual en facilita el seu foment i promoció, un detall molt important donat la naturalesa d'una entitat com el Patronat.

3. Prenent Girona com una destinació de referència en ciclisme de carretera a escala global, creieu que el cicloturisme gravel pot condicionar negativament el de carretera? O bé d'una activitat complementària?

Jo penso que el gravel és absolutament complementari del ciclisme de carretera, ja que tot i que Girona és un referent del cicloturisme de carretera, aquest encara disposa d'un considerable marge de creixement. A més, i en termes generals, els practicants de les dues disciplines són bàsicament els mateixos els quals només realitzen un canvi de medi.

4. Adoptant una òptica global del cicloturisme a la ciutat, què creieu que necessita Girona per esdevenir millor destinació ciclista? Existeix una via de comunicació entre sector públic i privat per tal de fomentar i promocionar el cicloturisme?

He de dir que el gran èxit de Girona com a destinació ciclista el devem a les empreses privades, les quals han tingut una excel·lent visió de futur des dels inicis. Ara bé, tant l'Ajuntament de Girona com el Patronat consideren el cicloturisme un sector clau del turisme local. És més, dins el Patronat el cicloturisme gairebé disposa d'una secció específica, per tant, té un pes molt important i hi destinem molts recursos.

Considero que per part del sector públic s'està fent una bona feina, sobretot pel que fa al posicionament de la destinació a l'exterior, sigui en fires especialitzades o bé a través del contacte amb empreses i destinacions estrangeres. El Patronat fa una promoció internacional de cicloturisme, com ara treballar amb agències receptives. Altrament, el Patronat té la intenció

d'afegir el gravel com un producte més dins la secció de cicloturisme, juntament amb el ciclisme de carretera i el BTT. A més considerant el fet que el ciclisme de muntanya cada cop es troba més al límit de la legalitat quant a la seva pràctica a la natura. Aquest any i en clau gravel, un dels nostres objectius és crear un mapa de la regió de Girona amb totes les rutes disponibles per aquesta disciplina.

Evidentment, sempre es pot fer millor, sempre es poden millorar les relacions entre sectors públic i privat, però cal entendre que el Patronat de Turisme només pot intentar dirigir l'activitat turística cap a una direcció o altra a través de la promoció. No pot interferir en certs aspectes del sector privat. Per aquest motiu crec que, en general, les coses s'estan fent bé.

6.13 Entrevista Hors Catégorie

Detalls de l'entrevista

Tipologia d'empresa: categoria 3; establiments de restauració i/o allotjament orientats a un públic ciclista.

Nom de l'empresa: Hors Catégorie

Entrevistat: Josep Rubio, gerent del negoci.

Preguntes

1. Quina és la vostra percepció sobre la popularitat del cicloturisme gravel a la ciutat de Girona? Com ha repercutit en el vostre negoci?

Així d'entrada, cal dir que el percentatge d'usuaris gravel ha incrementat molt aquests últims anys, un fet completament normal, prenent Girona com a capital ciclista i en vista de la popularitat que ha adquirit el gravel a tot el món.

Pel que fa al negoci, en permetre entrar a menjar o prendre alguna cosa amb la bicicleta hem anat observant un augment gradual d'aquest tipus d'usuaris, i pel fet d'organitzar activitats conjuntes amb altres negocis ciclistes de la ciutat que ofereixen productes gravel, ens hem vist beneficiats per aquesta nova pràctica.

2. Quines penseu que han estat les claus de la seva popularització a la ciutat i regió de Girona? Creieu que la comunitat ciclista local s'hi troba implicada?

Aquí a Girona tenim la sort de ser una de les capitals ciclista a escala mundial i a més tenim un territori ideal per la pràctica del gravel, ja que la majoria dels practicants busquen un territori força pla i en aquest cas, tota la zona de l'Empordà és perfecte. Per altra banda, diria que la moda del bikepacking i la polivalència i seguretat que ofereix el gravel han fet que, en general aquesta disciplina hagi crescut tan ràpidament, i Girona, com a destinació de referència se'n a vist beneficiada enormement.

La comunitat local cada vegada s'hi troba més implicada, molta gent ha trobat en el gravel una forma de practicar un ciclisme diferent, lluny de la carretera, més segur, més distès i amb un punt aventurer. A més, és una disciplina que està atraient gent novella, ja que tècnicament és més fàcil que el BTT i és molt més segur que el ciclisme de carretera. Un fet molt destacable, és que el gravel està atraient el sector femení local. Sense anar més lluny, a Girona hi ha un grup ciclista anomenat Girona Gravel Girls i ja compten amb més de cent membres.

3. Quina visió té l'empresa sobre cicloturisme gravel? El veu com un segment rendible?

Està clar que és una pràctica que anirà a més i per tant ens hi volem implicar. Ara per ara per nosaltres ha estat un sector rendible, ja que, per una banda, rebem practicants de gravel que venen a menjar o prendre alguna cosa aquí al local o bé col·laborem amb altres empreses del sector proporcionant el servei de càtering. Per donar-te un exemple, en uns dies col·laborem amb una sortida gravel organitzada per Velòdrom Girona i Barcelona que compta amb 150 participants.

4. Entre els vostres clients cicloturistes, com es caracteritzen els usuaris gravel? Quin és el perfil més habitual?

En general rebem molt client local que practica gravel, però sí, cada vegada més, arriben cicloturistes estrangers que venen a fer gravel a la regió. Molts d'ells venen a Girona a participar en esdeveniments o a practicar bikepacking.

Pel que fa el perfil, sovint sol ser el mateix que el de ciclisme de carretera, ja que molts d'aquests usuaris també practiquen gravel, però sí que et puc dir que en molts casos hi veig certes diferències. D'entrada es tracta d'un perfil una mica més jove i informal, una mica *hipster* i molts d'ells solen ser del sector tecnològic, com ara nòmades digitals. Ara bé, en general tots disposen d'un poder adquisitiu alt.

5. Quines són les necessitats d'aquests usuaris en relació amb els vostres productes i serveis? Difereixen molt de les necessitats dels usuaris d'altres disciplines ciclistes?

En general, com que els usuaris gravel també solen ser practicants d'altres disciplines i aficionats del ciclisme en general, acostumen a venir aquí al local a menjar o prendre alguna cosa. Per exemple, nosaltres retransmetem curses importants de diferents disciplines en directe i aquí s'ajunta tota una colla de gent que potser té preferències diferents en el que respecta el ciclisme, però els agrada l'ambient i la cultura ciclista. Per tant, es fa difícil dir si aquests cicloturistes gravel tenen preferències diferents dels altres, simplement s'ajunten aquí i gaudeixen de les curses com espectadors.

6. Quin creieu que és el futur del cicloturisme gravel a la ciutat? Quins aspectes necessita millorar en vista de futur?

Jo crec que el gravel anirà a més, sembla evident que la tendència global de la disciplina és continuar creixent i Girona, com a capital ciclista continuarà rebent més i més cicloturisme gravel. La regió compta amb els recursos suficients per a aquesta pràctica, només cal saber gestionar-la correctament.

Per mi, és molt necessari fer una xarxa de carrils bici com cal, ja que l'actual dificulta molt la circulació als ciclistes, el seu disseny no té gaire sentit. A més, jo veig que el govern local no té gaire relació amb les empreses que es dediquen al sector ciclista i jo penso que és un sector molt important per la ciutat i cal cuidar-lo, per tant, falta col·laboració.

6.14 Entrevista Consorci de les Vies Verdes de Girona

Detalls de l'entrevista

Nom de l'entrevistat: Noemí Piris

Empresa /entitat: Consorci Vies Verdes de Girona

Càrrec: Tècnica de Promoció Econòmica.

1. El ciclisme gravel és una tendència que ha adquirit una gran popularitat al llarg dels darrers anys gràcies a múltiples factors i aquest fet es tradueix en un augment de la seva pràctica com a activitat turística. **El Consorci de les Vies Verdes de Girona és coneixedor d'aquesta tendència? Quina visió en té?**

El CVV està al cas d'aquesta tendència i de fet és la tipologia de bicicletes més adient per realitzar les rutes gestionades pel CVV i en fa apologia del seu ús tot i que cal destacar que es pot fer en altres tipologies de bicicleta com les touring, trekking, o BTT.

La bicicleta gravel per tractar-se d'un vehicle híbrid entre BTT i carretera fa que sigui ràpid a terrenys de pista en bon estat i en els trams d'asfalt, però ahora dona prou estabilitat als terrenys més pedregosos i trencats.

2. Des de fa uns anys, el cicloturisme gravel està adquirint una notorietat creixent dins l'àmbit ciclista gironí i ja són diversos els establiments especialitzats en cicloturisme que ofereixen productes i serveis enfocats a aquest segment. **Atès que per les seves característiques, les Vies Verdes de Girona i Pirinexus representen un recurs ideal per a la pràctica del ciclisme gravel, té el Consorci intenció de realitzar accions específiques per fomentar l'ús de les vies per part dels usuaris d'aquesta disciplina?**

La promoció i foment que des del CVV es fa de l'ús de la bicicleta i del cicloturisme en general no es fa tant de la tipologia de bicicleta que s'ha de fer servir sinó del foment del cicloturisme com a sinònim de sostenibilitat i vertebració econòmica del territori.

El CVV fa accions de promoció en aquest sentit al llarg de tot l'any com per exemple assistència a fires, workshops, presstrips i famtrips, etc. En aquestes accions el discurs és sempre el d'aconsellar als usuaris l'ús de bicicletes gravel per dur a terme la ruta Pirinexus en concret.

3. Per part del Consorci, creieu que a la ciutat de Girona existeix una línia de cooperació entre sector públic i privat prou forta per a continuar desenvolupament el cicloturisme gravel de forma efectiva?

La cooperació entre sector públic i privat, tot i que des del sector públic sempre s'ha promogut, és important assenyalar que la proliferació els últims anys de noves empreses dedicades al sector del cicloturisme a la ciutat de Girona complica les accions conjuntes.

És un sector molt canviant i amb una tipologia d'empreses molt lligades a grans marques de ciclisme molt potents per si mateixes i en molts casos poc acostumades a treballar conjuntament amb el sector públic més enllà de les subvencions.