

## Resum

### 1. Ús de la ruta

Els resultats de l'anàlisi dels diferents pilots mostren moltes diferències d'ús i perfils d'usuaris, però també alguns patrons habituals.

A les regions on les dades han estat disponibles al llarg de diversos anys, podem observar un clar augment de l'ús. Aquest és el cas de la secció francesa de la ruta EuroVelo 8: es va observar un augment del 7% d'ús entre el 2014 i el 2017 i, fins i tot, per a la secció eslovena, on les taxes de creixement anual assoleixen el 13,8% al comptador i el 12,5% a l'altre. És un senyal encoratjador que el cicloturisme augmenta al llarg del recorregut i que els desenvolupaments en matèria d'infraestructures, senyalització, oferta de serveis turístics, promoció, etc. estan donant els seus fruits.

Una altra tendència que és clarament visible en totes les àrees on es van fer enquestes és el predomini dels homes enquestats. La seva participació va arribar al 71% a Eslovènia, el 69% a Catalunya i també el 69% a França. Si hi ha un lleuger biaix en el sentit que els ciclistes masculins són més propensos a respondre a les enquestes, caldria verificar-los amb recomptes manuals; tanmateix, el desequilibri és tan gran i tan constant entre regions molt allunyades les unes de les altres que sembla que aquests resultats no estan tan lluny de la realitat. Per aconseguir tot el potencial del cicloturisme al llarg de la ruta EuroVelo 8, pot ser útil, augmentar els esforços per atraure cicloturistes femenines en el futur. L'experiència d'altres llocs d'Europa ha demostrat que es pot aconseguir creant una experiència ciclista segura, amb una infraestructura de gran qualitat i separada del trànsit de la carretera sempre que sigui possible. En el marc d'una futura plataforma de control europea on diferents rutes siguin directament comparables, també seria interessant trobar altres rutes a Europa on s'assoleixi un millor equilibri de gènere per identificar les bones pràctiques i aprendre d'elles a l'àrea mediterrània.

Pel que fa a la despesa mitjana, els resultats varien significativament entre els diferents trams de ruta on es van fer les enquestes, especialment per a excursions d'un dia. Per exemple, mentre que la despesa mitjana és de 1,00 € a la secció francesa, el valor corresponent a la secció eslovena és de 26 €. De cara al futur, això vol dir que caldrà revisar les metodologies per veure si això reflecteix diferències reals en els nivells de despesa o diferències en la manera de recollir les dades.

### 2. Primeres estimacions de l'impacte econòmic

La part d'avaluació d'impacte del projecte MEDCYCLETOUR va ser el primer pas per establir una metodologia comuna per avaluar l'impacte econòmic del cicloturisme a través de la ruta EuroVelo 8 basada en comptadors i enquestes, i vinculada a esforços similars per a altres rutes EuroVelo. Per als pilots que van aconseguir instal·lar dispositius de recompte i implementar enquestes als usuaris, és possible donar una primera estimació de l'impacte econòmic del turisme ciclista en aquestes regions. Com que tots els comptadors s'han instal·lat tant a la resta com a la regió i la metodologia de l'enquesta es troba fàcilment disponible, serà possible en el futur donar una imatge més completa de l'impacte econòmic al llarg del recorregut. De moment, els resultats es poden resumir de la manera següent:

<b>REGIONS</b>	<b>IMPACTE ECONÒMIC</b>
<b>ALPS-MARÍTIMS</b>	3.7 – 15.5 milions €
<b>CATALUNYA (GIRONA)</b>	2.0 – 2.8 milions €
<b>ESLOVÈNIA</b>	2.3 milions €

Aquests resultats preliminars suggereixen que el projecte MEDCYCLETOUR està en el bon camí per satisfer l'impacte i els resultats previstos al començament del projecte. Tot i això, la situació serà més clara durant els propers anys, quan les dades dels comptadors instal·lats recentment estiguin completes per a totes les temporades i quan s'hagin realitzat més enquestes als usuaris.