



UNIVERSITAT DE
BARCELONA

Màster en Direcció d'Empreses de l'Esport
Facultat d'Economia i Empresa

Trabajo Final de Máster
Curso 2021/22

Leila Mujkanovic

Triado Ivern Xavier M

Plan estratégico para el desarrollo del motociclismo en Austria

Leila Mujkanovic

06/2022

RESUMEN

El siguiente trabajo final de grado consiste en un análisis del mercado europeo del sector de motociclismo y en un plan estratégico. El trabajo incluye un análisis de países elegidos y acciones particulares que se llevan a cabo por parte de los países para formar una mayor práctica del motociclismo que aporta al desarrollo del motociclismo. El plan estratégico se dirige a proponer estrategias y acciones para el mejor desarrollo del deporte de motociclismo y el uso de la moto en Austria. El plan se establece a partir de un análisis de la situación real y formula posibles acciones a implementar. Se concentra en las tres áreas de mejora de la oferta, comunicación y promoción e infraestructura.

Palabras clave: motociclismo, plan estratégico, desarrollo del deporte de motociclismo, promoción, análisis económico, casos exitosos, mercado europeo, Austria

SUMMARY

The following final degree work consists of a European market analysis of the motorcycling sector and a strategic plan. The work includes an analysis of selected countries and particular actions that are carried out by the countries in order to wider motorcycling practice that contributes to the development of motorcycling. The strategic plan aims to propose strategies and actions for the better development of motorcycling sport and motorcycling in Austria. The plan is established based on an analysis of the actual situation and formulates possible actions to be implemented. It concentrates on the three areas of improvement of supply, communication and promotion and infrastructure.

Keywords: motorcycling, strategic plan, motorcycling sport development, promotion, economic analysis, success stories, European market, Austria.

ÍNDICE

1. Introducción y objetivos	5
2. Análisis del mercado de motociclismo en Europa	7
2.1. Impacto económico directo de la industria del motociclismo.....	9
2.2. Impacto indirecto económico producido por eventos y actividades vinculados al motociclismo	12
2.3. Beneficios medioambientales y aspectos negativos del uso de la moto	17
2.4. Nuevas tendencias del mercado de motociclismo	21
3. Estudio de Casos exitosos del desarrollo del motociclismo en países elegidos	25
3.1. ADAC Alemania	25
3.1.1. La Fundación	26
3.1.2. ADAC Road Racing Academy.....	28
3.1.3. ADAC Safety League 2022	29
3.2. Isle of Man - Festival de Motociclismo	30
3.2.1. Descripción del evento.....	30
3.2.2. Impacto económico del evento.....	31
3.3. YEGO.....	32
3.3.1. El mercado de scootersharing.....	32
3.3.2. Descripción de la empresa.....	34
4. Plan estratégico para el desarrollo del deporte de motociclismo en Austria	36
4.1. Análisis del Mercado	36
4.2. Análisis de Debilidades	38
4.3. Análisis de Fortalezas	40
4.4. Definición del plan estratégico.....	42
4.5. Objetivos	42
4.6. Misión.....	42
4.7. Visión	42
4.8. Valores.....	42
4.9. Áreas estratégicas.....	43
4.9.1. Área 1. Motociclismo y mejora de la oferta (incluso en edad escolar y oferta sostenible).....	43

- 4.9.2. Área 2. Motociclismo y comunicación43
- 4.9.3. Área 3. Motociclismo e Infraestructura43
- 4.10. Líneas estratégicas, Programas y actuaciones.....44
- 5. Conclusiones49
- 6. Limitaciones.....52
- 7. Referencias.....53

ÍNDICE TABLAS

Tabla 1 Clasificación por criterios de construcción según Zalo Maral en motoalternativa	7
Tabla 2 Clasificación por criterios de homologación según Zalo Maral en motoalternativa....	8
Tabla 3 Principales deportes y eventos de motociclismo en 2019	15
Tabla 4 Tendencias de los desplazamientos en la UE27 y el Reino Unido.....	19
Tabla 5 Estrategia de subvención de la Fundación ADAC basada y traducida del cuadro de ADAC	27
Tabla 6 Estrategia de subvención de la Fundación ADAC en la disciplina Motor basada y traducida del cuadro de ADAC	28
Tabla 7 Números del parque de moto, matriculaciones nuevas y matriculas usadas en Austria en 2020, (en unidades).....	36

ÍNDICE FIGURAS

Figura 1 Matriculaciones de motocicletas en la Unión Europea 2019-2020	9
Figura 2 Ventas, producción, contribución al PIB por subsector en 2019, en Europa	10
Figura 3 Contribución directa al PIB en 2019, por subsector en Europa.....	10
Figura 4 PIB del sector de las motocicletas y PIB de toda la economía por país, en Europa	11
Figura 5 Puestos de trabajo en el sector de las motocicletas y en toda la economía por países, en Europa.....	11
Figura 6 El empleo total apoyado por los eventos deportivos en la UE27 y el Reino Unido en 2019, por país	13
Figura 7 Impacto económico total relacionado con las motocicletas en 2019, por país	14
Figura 8 Impacto económico total de los principales sectores relacionados con las motocicletas	14
Figura 9 Estimación de la asistencia a la carrera en 2019 Fuente: Oxford Economics. The Economic Importance of Motorcycles to Europe (2021)	15
Figura 10 Estimación de visitantes a ferias y eventos OEM por país en 2019	16
Figura 11 Matriculaciones acumuladas de motocicletas eléctricas en la Unión Europea entre 2019 y 2020, por mercado clave, (en unidades).....	22
Figura 12 Volumen de ventas de motos eléctricas en los principales mercados europeos entre 2019 y 2020(en unidades).....	22
Figura 13 Matriculaciones nuevas de motocicletas en Austria entre 2005 y 2020, por cilindrada, (en unidades)	37
Figura 14 Número motos producidos, exportados, importados e el valor de producción en 2020, (en unidades)	37
Figura 15 volumen de negocio del sector Comercio de motocicletas, piezas y accesorios de motocicletas, así como mantenimiento y reparación de motocicletas en Austria en los años 2010 a 2015, en millones	38

ÍNDICE GRÁFICOS

Gráfico 1 mapa del número de los motohoteles, dedicados al sector de motociclismo en Austria, 2022	39
Gráfico 2 mapa de los pasos de montaña en Austria 2022.....	41

1. INTRODUCCIÓN Y OBJETIVOS

El siguiente trabajo se realiza para optar el grado de Máster en Dirección de Empresas del Deporte, en la Universidad de Barcelona, y trata como temática principal el motociclismo en Austria y posibles estrategias de desarrollarlo de la mejor manera, y hacer crecer el seguimiento del fenómeno del motociclismo.

El tema del trabajo se ha elegido por la razón que el motociclismo tiene una baja atención o mejor dicho un bajo uso de la moto entre los ciudadanos en Austria, aunque el deporte podría ofrecer un gran potencial económico para el país, lo cual se va a analizar en los otros países europeos para poder enseñar la importancia. En contrario a otros países de Europa el deporte de motociclismo no es tan conocido ni practicado en Austria, y hay solo pocas acciones promocionales, aunque el desarrollo exitoso de la industria local tendría el potencial de proporcionar importantes puestos de trabajo, turismo y otros beneficios económicos. Los otros países en Europa son un ejemplo de cómo se puede usar el gran potencial de la industria del motociclismo para aprovechar de los beneficios y mejorar su propio estado económico, pero también aprovechar de los beneficios medioambientales.

El impacto del trabajo presentado en el sector deportivo se justifica por el hecho de que la promoción o mejora del desarrollo del motociclismo permitiría dar a más personas la oportunidad de participar y experimentar el deporte del motor incluyendo jóvenes, lo cual es un derecho humano poder participar un deporte, como afirma la carta olímpica (COI, 2020). Además, el país puede mejorar su estado económico y el desarrollo de la industria no solo sirve económicamente sino también para la mejora de la imagen y visibilidad externa, acogiendo por ejemplo eventos nacionales e internacionales. Además, el desarrollo garantiza la contribución continuada del motociclismo a la diversidad económica, ayudando a impulsar la creación de empleo y el turismo a través de actividades y eventos basados en el motociclismo. Teniendo en cuenta que Austria es la sede de una marca mundial con KTM en el área del motociclismo, se podría aprovechar del potencial del mercado y proponer estrategias para mejorar el desarrollo del motociclismo en el país.

El objetivo del trabajo es establecer un plan estratégico dirigido a la mejora del desarrollo del motociclismo en Austria y la promoción de este deporte entre los ciudadanos. Para poder establecer el plan estratégico se debe analizar en qué situación se encuentra actualmente el deporte del motociclismo en Europa, qué importancia económica directa e indirecta tiene actualmente, y proponer estrategias y posibles acciones que se podrían llevar a cabo en Austria para promocionar o mejorar el desarrollo del motociclismo en Austria.

El trabajo empieza con una introducción al tema focalizándose en el análisis del mercado europeo, es decir con el impacto económico directo e indirecto del motociclismo y la importancia del turismo, ocio y eventos en Europa analizando la importancia y situación actual, siguiendo con la exposición de los beneficios medioambientales, aspectos negativos y las nuevas tendencias en el mercado.

Posteriormente se van a analizar algunos países y acciones particulares que se llevan a cabo, para fomentar la práctica del motociclismo. A partir de este análisis, se puede implementar el plan estratégico, analizando en particular el potencial de Austria y después proporcionar

estrategias, que se podrían hacer para promover el deporte del motociclismo y hacer crecer el seguimiento del fenómeno del motociclismo. Por último, se presentan las conclusiones y limitaciones de este trabajo.

2. ANÁLISIS DEL MERCADO DE MOTOCICLISMO EN EUROPA

El sector de motociclismo abarca la fabricación, distribución y reparación de motocicletas, Scooter, otros vehículos de categoría "L", y piezas para estos vehículos, junto con las funciones relacionadas de I+D, diseño y funciones de apoyo. Dentro de este amplio sector, la industria de fabricación de motocicletas incluye las actividades relacionadas con las motocicletas en Europa de empresas nacionales y multinacionales cuya actividad principal a nivel mundial es fabricar motocicletas, o una gama de vehículos de motor incluyendo motocicletas. Algunas de estas empresas fabrican motocicletas, motores de motocicletas, realizan actividades de investigación, desarrollo y diseño en Europa. En otros casos, las operaciones europeas de las empresas se limitan principalmente a la distribución y a las funciones asociadas de la sede central, y las motocicletas se fabrican fuera de Europa y se importan. A efectos de este informe, todas las funciones de fabricación, investigación, diseño, distribución y apoyo de estas empresas con sede en Europa se contabilizan en el sector de la fabricación de motocicletas, siempre que estén relacionadas en última instancia con las motocicletas y no con otros vehículos (Godden et al., 2021)

En los últimos años, el número de motocicletas en muchos países ha cambiado significativamente. En Europa se ha producido una situación especialmente diversa. Se pretende identificar las principales tendencias del mercado de las motocicletas en Europa basado principalmente en los resultados de los reportes anuales de 2021 de la Asociación Europea de Fabricantes de motocicletas (ACEM) y Oxford Economics, datos de Eurostat y complementado por artículos de otros autores.

En los reportes usados para este análisis se incluyen motocicletas tal como ciclomotores o vehículos de tres ruedas. Siguiendo en la tabla 1 se puede ver una clasificación y categorización oficial de las motocicletas que se implementa según la Directiva 2002/24/CE. Tabla 1 identifica la clasificación según criterios de construcción y la tabla 2 según criterios de homologación.

Código	Descripción
01	Vehículo de tracción animal: Vehículo arrastrado por animales.
02	Bicicleta: Ciclo de dos ruedas.
03	Ciclomotor: Vehículo de dos o tres ruedas provisto de un motor de cilindrada no superior a 50 cm ³ , si es de combustión interna, y con una velocidad máxima por construcción no superior a 45 km/h. Vehículo de cuatro ruedas cuya masa en vacío sea inferior a 350 kg, no incluida la masa de las baterías en el caso de los vehículos eléctricos, cuya velocidad máxima por construcción no sea superior a 45 km/h y con un motor de cilindrada inferior o igual a 50 cm ³ para los motores de combustión interna, o cuya potencia máxima neta sea inferior o igual a 4 kw para los demás tipos de motores.
04	Motocicleta: Automóvil de dos ruedas o con sidecar.
05	Motocarro: Vehículo de tres ruedas dotado de caja o plataforma para el transporte de cosas.
06	Automóvil de tres ruedas: Vehículo de tres ruedas y cuatriciclos.

Tabla 1 Clasificación por criterios de construcción según Zalo Maral en motoalternativa
Fuente: Zalo Maral, Motoalternativa, 2019

Categoría por criterio de homologación	Descripción	Clasificación por criterio de construcción
L	Vehículos a motor con menos de cuatro ruedas.	
L1	Vehículos de dos ruedas de cilindrada menor o igual a 50 c.c. (en caso de motor térmico) y velocidad máxima menor o igual a 50 Km/h.	03
L2	Vehículos de tres ruedas de cilindrada menor o igual a 50 c.c. (en caso de motor térmico) y velocidad máxima menor o igual a 50 Km/h.	03, 05
L3	Vehículos de dos ruedas de cilindrada mayor a 50 c.c. (en caso de motor térmico) o velocidad máxima mayor a 50 Km/h.	04
L4	Vehículos de tres ruedas asimétricas, con respecto al eje medio longitudinal del vehículo, de cilindrada mayor a 50 c.c. (en caso de motor térmico) o velocidad máxima mayor a 50 Km/h.	04
L5	Vehículos de tres ruedas simétricas, con respecto al eje medio longitudinal del vehículo, de cilindrada mayor a 50 c.c. (en caso de motor térmico) o velocidad máxima mayor a 50 Km/h.	05

Tabla 2 Clasificación por criterios de homologación según Zalo Maral en motoalternativa
Fuente: Zalo Maral, Motoalternativa, 2019

2020 fue un año difícil para el sector de la motocicleta en Europa. Los cierres nacionales impuestos para contener la pandemia de Covid19 en primavera, cuando el mercado de las motocicletas suele arrancar, provocaron un fuerte descenso, o incluso la interrupción, de matriculaciones. Las cadenas logísticas también se vieron fuertemente perturbadas, a todos los niveles, para los fabricantes y proveedores, lo que repercutió en la producción. En conjunto, los mayores mercados europeos de motocicletas y ciclomotores se recuperaron después de la primavera, alcanzando un aumento del 4% en comparación con los datos de 2019, aunque con resultados diferentes según los países. Algunos como Holanda (+30,3%) y Alemania (+27%) registraron incrementos sustanciales, mientras que otros como Italia (-5,3%) y España (-8,8%) siguen estando por detrás de las cifras de 2019. En general, el mercado se recuperó progresivamente en el segundo semestre (Ordóñez de Barraicua, 2021).

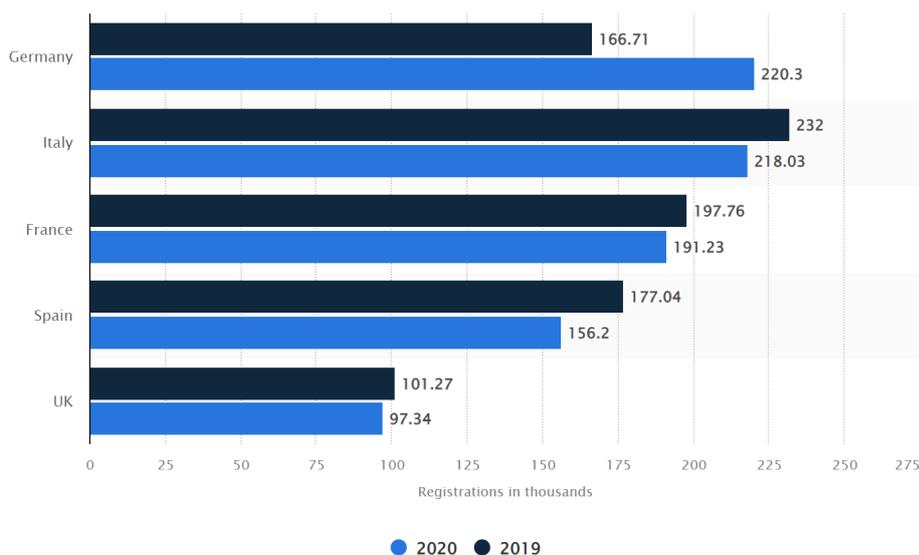


Figura 1 Matriculaciones de motocicletas en la Unión Europea 2019-2020
Fuente: Statista Research Department, 2022

Los resultados de todo el año 2021 muestran que el mercado europeo de motocicletas sigue teniendo un buen comportamiento, y se está recuperando tras los cierres de 2020 provocados por la pandemia del C-19. Las matriculaciones de motocicletas en cinco de los mayores mercados europeos (es decir, Francia, Alemania, Italia, España y Reino Unido) aumentaron un 7,8% en comparación con 2020. En 2021 se matricularon un total de 949.400 motocicletas en los principales mercados europeos, frente a las 880.700 unidades de 2020. Casi todos los principales mercados nacionales de motocicletas registraron ganancias de volumen en 2021. Los resultados fueron el reflejo de los diferentes niveles de perturbación del mercado en la primavera de 2020, relacionados con la crisis sanitaria. Italia fue el mayor mercado europeo con un total de 269.600 vehículos matriculados (con un asombroso crecimiento del 23,6% en términos interanuales). Francia, el segundo mercado más importante, creció un +8,5% (206.950 motocicletas) mientras que Alemania, el tercer mercado de motocicletas de Europa, experimentó un descenso del 9,7% (199.100 motocicletas), compensando en parte los resultados extremadamente positivos de 2020. Los mercados de motocicletas español y británico crecieron un 8,0% y un 10,2% respectivamente. (Ordóñez de Barraicua, 2021).

2.1. Impacto económico directo de la industria del motociclismo

En este apartado analizamos el impacto directo económico de la industria de motocicletas. Excluyendo el turismo y los ingresos producidos por lo cual. Las figuras 1 y 2 ilustran las ventas totales, el valor de la producción y la contribución al PIB de los fabricantes, distribuidores y reparadores de motocicletas en 2019, en toda la UE-27 y el Reino Unido, por subsector. Como se puede ver en la figura 1 se estima que el total de las ventas de los fabricantes y comerciantes de motocicletas fueron de 35.900 millones de euros en 2019, siendo este valor dominado por la parte mayorista y minorista del sector. En el subsector manufacturero, que incluye la fabricación tanto de motocicletas como de piezas, y las

operaciones comerciales europeas de las empresas cuya actividad principal (a nivel mundial) es la fabricación de motocicletas, el volumen de negocios ascendió a 11.900 millones de euros. El valor total de la producción asociada a estas ventas se cifra en 15.800 millones de euros en 2019. Para la mayoría de los tipos de actividad económica, la producción y el volumen de negocios son prácticamente iguales, y este es el caso de los fabricantes de piezas de motocicletas y de las empresas de reparación y mantenimiento de motocicletas. En el caso de los fabricantes de motocicletas, la producción es ligeramente superior a las ventas, lo que refleja la producción no vendida. Aunque esto puede reflejar simplemente las adiciones netas a las existencias de productos acabados, o el trabajo en curso, hay otros dos tipos de producción que son relevantes aquí: El trabajo de investigación y desarrollo que se suma al valor de la propiedad intelectual de la empresa y que se "capitaliza" en las cuentas de la empresa, y la fabricación de motocicletas para uso propio de la empresa (Godden et al., 2021)

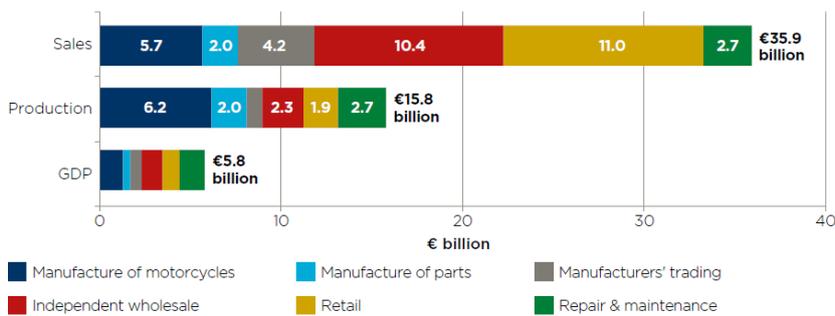


Figura 2 Ventas, producción, contribución al PIB por subsector en 2019, en Europa
Fuente: Eurostat structural business statistics database.

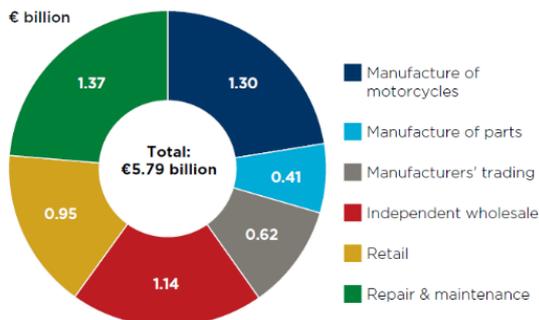


Figura 3 Contribución directa al PIB en 2019, por subsector en Europa
Fuente: Eurostat structural business statistics database.

El PIB por países para la industria independiente de venta y reparación de motocicletas es similar al del PIB de la economía en su conjunto. Las excepciones son Francia (19% del PIB de la industria de ventas y reparación en Europa frente al 15% del PIB total europeo) y Austria (4% frente al 2%). Por el contrario, la actividad de la industria de fabricación de motocicletas está muy concentrada en tres países, con un 33% del PIB europeo de la industria sólo en Italia, en comparación con el 11% del PIB europeo total de este país. Austria representa el 21% del PIB europeo de la fabricación de motocicletas (frente al 2% del PIB de toda la economía europea). Y el 20% del valor añadido del sector se realiza en Alemania, aunque

esta cifra es ligeramente inferior al 21% del PIB europeo. Si se consideran todas las actividades de fabricación, distribución y reparación de motocicletas, Italia representa el 20% del PIB del sector en Europa. del PIB del sector europeo, Alemania el 20%, Francia el 15%, el Reino Unido el 12%, Austria el 11%, y España un 6% (Oxford Economics, 2021).

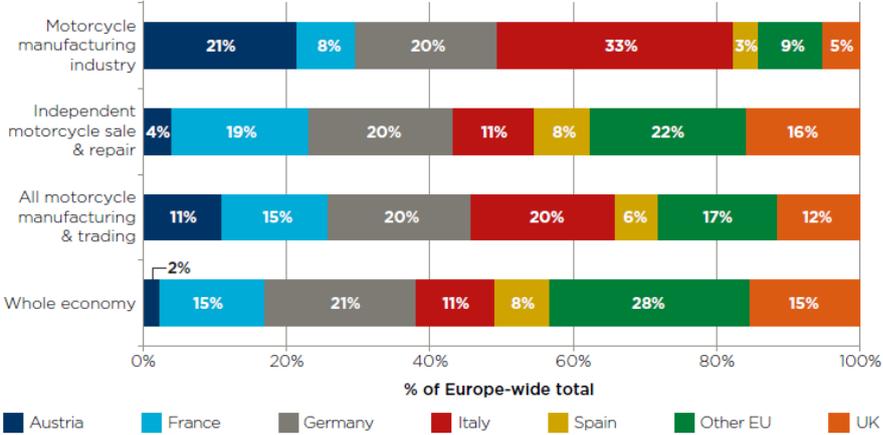


Figura 4 PIB del sector de las motocicletas y PIB de toda la economía por país, en Europa Fuente: Eurostat structural business statistics database

En cuanto al empleo directo, en todo el sector de la fabricación y el comercio de motocicletas, el 21% de los puestos de trabajo se encuentran en Italia, el 19% en Alemania, el 12% en Francia, el 10% en el Reino Unido, el 9% en España y el 5% en Austria (véase la figura 3). En el sector de la fabricación de motocicletas, el 42% de los puestos de trabajo europeos se encuentran en Italia y el 15% en Austria. En comparación con los porcentajes del 11% y el 2%, respectivamente, de todos los puestos de trabajo europeos. En el sector de la venta y reparación independiente de motocicletas, los países más importantes en cuanto a empleo son Alemania (con un 20% del total), Italia (16%) y España (17%). del total), Italia (16%) y Francia (13%). Francia (13%) (Godden et al., 2021).

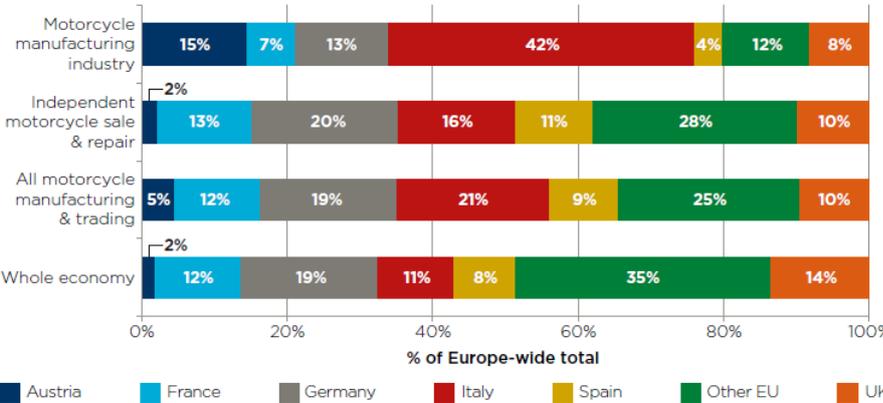


Figura 5 Puestos de trabajo en el sector de las motocicletas y en toda la economía por países, en Europa Fuente: Oxford Economics. The Economic Importance of Motorcycles to Europe (2021)

2.2. Impacto indirecto económico producido por eventos y actividades vinculados al motociclismo

Cada año, millones de visitantes asisten a eventos de motocicletas en toda Europa. Los eventos deportivos, las ferias comerciales y los eventos organizados por los fabricantes de equipos originales (OEM) generan actividad económica de dos maneras. Los organizadores de los eventos y otras empresas que participan en su celebración emplean personal y contribuyen al PIB e ingresos fiscales. Sus adquisiciones y el pago de salarios estimulan la actividad económica a lo largo de su cadena de suministro (impactos indirectos) y en la economía de los consumidores (impactos inducidos). Véase el caso de Isle of Man, que es un evento exitoso, que contribuye de gran importancia a la economía del país y es fundamental para el funcionamiento y sobrevivencia del país. También se puede ver como ejemplo en relación con la importancia de los eventos el ADAC Safety League, cual también se va a explicar en el tercer capítulo. Este evento es una iniciativa nueva del ADAC de Alemania, con el fin de introducir los participantes en la importancia de seguridad cuando conducen en una moto, la promoción del uso de la moto y así generar un beneficio económico indirecto para toda la industria. El sector de los eventos y del ocio y turismo en relación con la moto es un muy lucrativo y amplio tal cual como que los asistentes a los deportes y eventos de motociclismo también realizan gastos en otros sectores de la economía, ya que viajan a los eventos, se alojan en hoteles, comen en restaurantes y compran recuerdos. Este gasto estimula la actividad económica en los sectores orientados al turismo y su cadena de suministro, a través del llamado impacto "turístico". La investigación sobre el impacto económico del turismo de motos ha sido limitada, pero en Europa, el estudio de Oxford Economics estimó que, en 2019, el gasto de los espectadores en los eventos de motos por sí solo ha estimulado una contribución de valor añadido bruto de 376 millones de euros al PIB europeo. (Sykes y Kelly, 2016).

El reporte de Oxford Economics (2021) indica que los principales eventos deportivos de motocicletas generaron el equivalente a 9.000 puestos de trabajo a tiempo completo. Según el reporte los datos se basan en respuestas a la encuesta de múltiples asociaciones nacionales, fabricantes de equipos originales y organizadores de carreras, que ellos han desarrollado. Se puede dividir en dos categorías. Se calcula que hay 8.700 trabajadores empleados durante todo el año en la organización, el funcionamiento y la competición de las carreras. Mientras que otros 34.900 trabajadores están empleados en los fines de semana de carreras, lo que equivale a 300 puestos de trabajo durante todo el año (suponiendo un fin de semana de carreras de tres días). El mayor número de personas empleadas en trabajos de organización o dirección de estos eventos deportivos se encuentre en España (1.800 puestos de trabajo o el 20% del total en Europa). Le siguen Francia e Italia, con 1.400 (16%) y 1.100 empleos (12%), respectivamente. Además, estiman que los eventos deportivos de motocicletas apoyaron 22.400 puestos de trabajo equivalentes a un año completo en toda la UE-27 y el Reino Unido en 2019. Además de las 9.000 personas empleadas directamente, los eventos de carreras apoyaron otros 2.600 empleos indirecto relacionado con los eventos, y 3.600 empleos a través del consumo inducido. Los 7.200 puestos de trabajo restantes proceden del gasto turístico de los espectadores internacionales. Unos 4.600 de estos puestos de trabajo se crearon en España, es decir, el 21% del total. Este es el mayor número de

puestos de trabajo en cualquiera de los países europeos. Otros 2.900 puestos de trabajo (13%) y 2.600 (11%) se crearon en Francia y el Reino Unido, respectivamente (Godden et al., 2021)

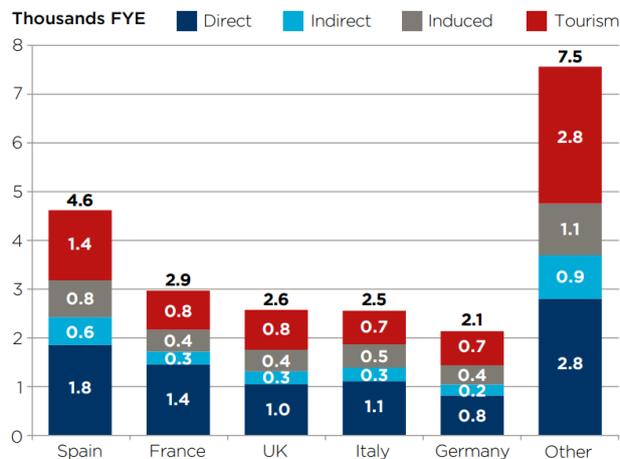


Figura 6 El empleo total apoyado por los eventos deportivos en la UE27 y el Reino Unido en 2019, por país
Fuente: Eurostat structural business statistics database

Según Oxford Economics, los eventos promocionales en la UE-27 y el Reino Unido generaron directamente una contribución de 74 millones de euros de valor añadido bruto al PIB en 2019. Alrededor de 67 millones de euros de este total fueron generados por las ferias comerciales, y los 7 millones de euros restantes fueron creados por los eventos OEM. Se estima que se emplearon 1.100 trabajadores equivalentes a un año completo en la organización y operación de eventos promocionales. Esta cifra se basa en las respuestas a la encuesta de múltiples asociaciones y organizadores nacionales, y puede dividirse entre los 90 trabajadores empleados anualmente para organizar los eventos y los 74.200 empleos temporales durante los mismos, lo que supone un equivalente anual de 1.020 puestos de trabajo (suponiendo un evento de cinco días) (Oxford Economics, 2021).

En la Figura 7 se observa que el impacto total en el PIB de todas las actividades cuantificadas es de 21.400 millones de euros, asociados a casi 390.000 puestos de trabajo. Los eventos y los accesorios suponen un 10% y un 15%, respectivamente, de la contribución total al PIB y al empleo. Esto incluye el impacto del turismo en el caso de los eventos. La Figura 6 muestra que la distribución por países y el mayor impacto total en el PIB se encuentra en Italia (23%), seguida de Alemania (20%), Francia (13%), Reino Unido (11%), España (7%) y Austria (7%). Las repercusiones en el empleo varían ligeramente, como se muestra en la Figura 7, siendo los porcentajes en el empleo de España y la agrupación "Otros UE" mayores que en el caso del PIB, y los porcentajes de Austria y Francia menores (Godden et al., 2021).

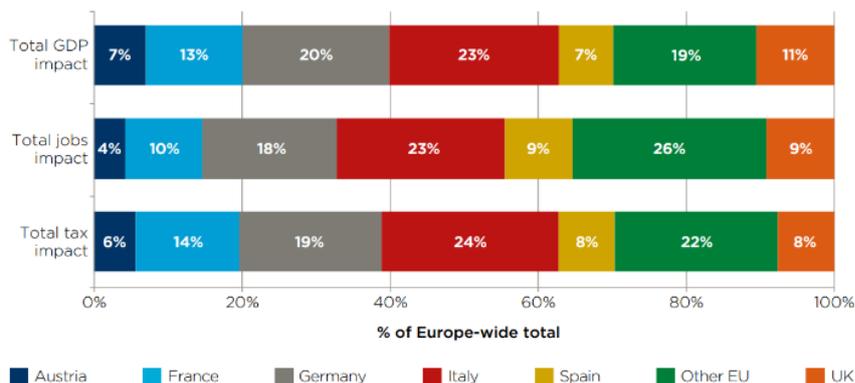


Figura 7 Impacto económico total relacionado con las motocicletas en 2019, por país
Fuente Oxford Economics. The Economic Importance of Motorcycles to Europe (2021)

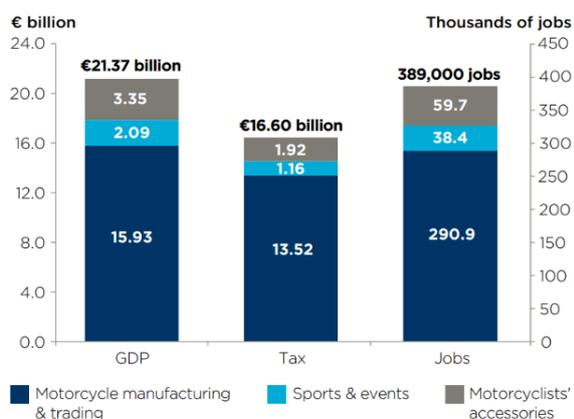


Figura 8 Impacto económico total de los principales sectores relacionados con las motocicletas
Fuente: Oxford Economics. The Economic Importance of Motorcycles to Europe (2021)

El evento deportivo de motociclismo más famoso y que más espectadores atrae en Europa es el MotoGP (Gran Premio de Motociclismo), el principal campeonato de carreras de motos en carretera. Otra disciplina muy apreciada es el Campeonato Mundial de Superbikes (WSBK), una serie de carreras de carretera de automovilismo para motocicletas de producción modificadas.

SPORTING EVENTS			
Event	Country	Event	Country
Circuit racing			
MotoE World Cup	Various	Enduro	Various
World Superbike (including support series)	Various	Superenduro	Various
MotoGP (including support series)	Various	EnduroGP (including support series)	Various
Endurance	Various	International six days Enduro	Portugal
Sidecar	Various	World Enduro Super Series	Various
Motocross			
E-Xbike World Cup	Italy	Trial World Championship	Various
MXGP (including support series)	Various	X-trial	Various
Motocross of nations	Netherlands	Trial of Nations	Spain
Supermoto of nations	France	Other events	
Track racing			
Speedway of nations	Various	Superbiker Mettet	Belgium
Speedway Grand Prix	Various	Isle of Man TT	UK
Speedway Grand Prix qualifiers	Various	NW200	UK
Speedway Euro Championships	Various	Enduropale du Touquet	France
		Bajas rally	Various
PROMOTIONAL EVENTS			
Trade fairs			
Moto Austria	Austria	EICMA Milan	Italy
Brussels Motor Show	Belgium	Roma Motodays	Italy
MPI9 Messukeskus	Finland	MBE - Motorbike Expo Verona	Italy
Lyon Fair	France	Motorbeurs Utrecht	Netherlands
Marsaille Moto show	France	Wroclaw Motorcycle Show	Poland
Motorräder Dortmund	Germany	Warsaw Motorcycle Show	Poland
IMOT Munchen	Germany	SMAEB	Romania
Motorrad Welt Bodensee, Friedrichshafen	Germany	Vive la Moto	Spain
BMT Berliner	Germany	MC Massan	Sweden
Zweiradmesse Leipzig	Germany	MCN London	UK
OEM events²⁴			
Harley Davidson's Europe Bike Week	Austria	Riding Season	Italy
Ducati speed week	Austria	Honda Live Tour (test rides)	Italy
Wheels and Waves	France	Kawasaki Day	Italy
Journées Nationales de la Moto et des Motards	France	Rider 1000	Spain
KTM Mania	France	Instruction Courses	Spain
Hamburg Harley Days	Germany	Open Doors	Spain
BMW Motorrad days	Germany	Mälaren Runt	Sweden
Glemseck 101	Germany	Start to Ride	Sweden
Kawasaki Days	Germany	World of Kawasaki	UK
Adventure Week 2018	Germany	Ron Haslam Race School	UK
Neo Sports Café Week 2019	Germany	Dave Thorpe Off Road Centre	UK

Tabla 3 Principales deportes y eventos de motociclismo en 2019

Fuente: Oxford Economics. The Economic Importance of Motorcycles to Europe (2021)

Las carreras de motos en Europa atraen a cientos de miles de turistas y espectadores, así como a millones de aficionados. Se estima que 5 millones de espectadores asistieron a los principales eventos deportivos de motos en toda la UE-27 y el Reino Unido en 2019. Solo Moto GP atrajo a 1,8 millones de espectadores a sus 12 carreras europeas en la temporada 2019. Mientras que 420.000 personas asistieron a las ocho carreras europeas de MXGP, se estima que 413.000 espectadores acudieron a las ocho carreras del Mundial de Superbike en países europeos. Según Figura 9 más personas acudieron a un gran evento deportivo de motociclismo en España en 2019, que en cualquier otro país de Europa. Más de un millón de personas asistieron a eventos, incluyendo las cuatro (de las doce) carreras europeas de MotoGP que el país acogió en la temporada 2019, y sus dos eventos del Mundial de Superbikes. Esto supone el 20% del total de espectadores de toda Europa. Las grandes carreras francesas fueron las segundas que más espectadores atrajeron, con 802.000, el 16% del total en Europa. Esta cifra incluye los 300.000 espectadores del Enduropale du Touquet, junto con las populares pruebas de MotoGP y Resistencia en Le Mans (Godden et al., 2021)

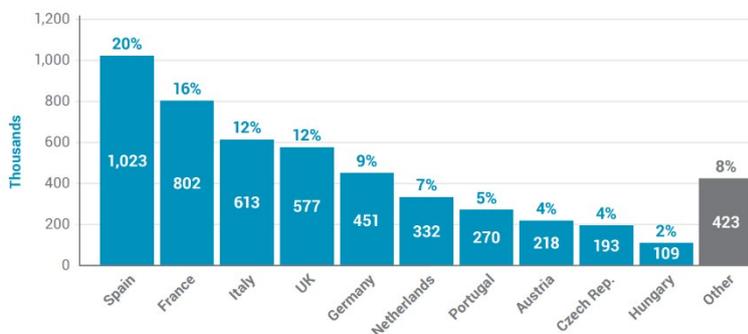


Figura 9 Estimación de la asistencia a la carrera en 2019

Fuente: Oxford Economics. The Economic Importance of Motorcycles to Europe (2021)

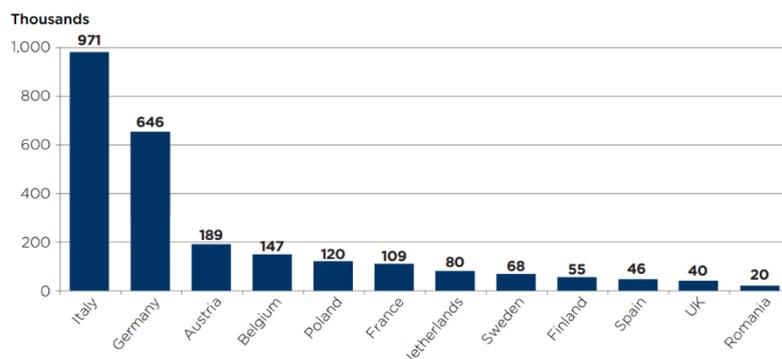


Figura 10 Estimación de visitantes a ferias y eventos OEM por país en 2019
Fuente: Eurostat structural business statistics database

Los eventos organizados por los fabricantes de equipos originales tienen una importancia específica para el sector de la motocicleta en Europa. Estos eventos patrocinados por las marcas incluyen la promoción de nuevos modelos de vehículos y la venta de merchandising. Atraen a motoristas de toda Europa, muchos de los cuales recorren cientos de kilómetros para asistir a estos eventos y pasar la noche (acampada, etc.) para disfrutar de una comunidad de personas con ideas afines. También hay 20 ferias de motocicletas en toda la UE-27 y el Reino Unido que, por sí solas, atrajeron a 1,9 millones de visitantes en 2019, siendo las exposiciones internacionales más famosas el Salón de la Motocicleta EICMA en Milán, y la Feria de la Motocicleta INTERMOT en Colonia. Italia fue el país con mayor número de asistentes a la feria en 2019. También tiene el mayor número de motocicletas y ciclomotores registrados en Europa, con 8,7 millones, y es también donde los fabricantes y comerciantes de motocicletas sostienen la mayor contribución económica. Los eventos organizados por los fabricantes de equipos originales atrajeron a 574.000 visitantes a lugares de la UE-27 y el Reino Unido. La asistencia media a un evento de OEM fue de 11.000 personas. Alemania fue el país con mayor número de asistentes a eventos de OEM, con 347.000 personas. El país también alberga una serie de ferias comerciales populares, incluyendo el Motorräder y los eventos bienales de INTERMOT, dando un total de asistencia a eventos promocionales de casi 650.000 en 2019 como se puede ver en la Figura 9.

El gasto de los visitantes a los eventos promocionales estimula la actividad económica en las industrias orientadas al turismo (transporte, servicios de alimentación y alojamiento, etc.) y a lo largo de sus cadenas de suministro. Los datos de las encuestas realizadas por los organizadores de las ferias indican que el visitante medio gasta 1.000 euros por viaje. Dado que el 34% de los visitantes de las ferias viajan desde el extranjero para asistir a los eventos (según las respuestas de varias encuestas), esto representa un gasto adicional importante en los países anfitriones, que asciende a 651 millones de euros de los 651.000 visitantes internacionales. Los espectadores de las principales carreras de motos, procedentes de toda la UE, gastan una media de 250 euros para asistir al evento, incluyendo entradas, merchandising, comida. Este gasto estimula la actividad económica en los sectores del turismo y su cadena de suministro y desempeña un importante papel en las locales. Además, se estima que 319 millones de euros fueron gastados solo por 1,5 millones de espectadores

de carreras internacionales, sin incluir a los espectadores nacionales, que asistieron a eventos de carreras en todos los países europeos en 2019 (Ordóñez de Barraicua, 2021).

Los eventos motociclistas de toda Europa atraen a los aficionados al motociclismo para realizar salidas, espectáculos, música en directo o simplemente para compartir la cultura común, el estilo de vida y el amor por las motos durante todo el año. Estas diferentes actividades relacionadas con el ocio apoyan a los sectores turísticos locales y a su cadena de suministro, y desempeñan un importante papel en las economías locales, como ya se ha analizado anteriormente. Son una oportunidad para que las marcas de motocicletas muestren las innovaciones de sus vehículos, lleguen a llegar a nuevos clientes potenciales e impulsar las ventas. Los eventos facilitan la actividad económica, ya que reúnen fabricantes y profesionales del sector, medios de comunicación y clientes potenciales. Una característica clave de todos estos eventos es que atraen a un gran número de visitantes internacionales cuyo gasto es de gran importancia para las comunidades locales.

2.3. Beneficios medioambientales y aspectos negativos del uso de la moto

Los consumidores investigan todos los costes y beneficios antes de tomar decisiones de compra importantes. Antes de comprar un coche, quiere tener información precisa sobre sus costes de combustible, mantenimiento, reparación y seguro. Del mismo modo, antes de comprar un billete de tren o de avión quiere conocer todas las tasas e impuestos, y la facilidad de los cambios de horario. También quiere información sobre la fiabilidad, la comodidad y la seguridad de cada opción. Al igual que los consumidores necesitan información precisa y completa cuando toman decisiones personales sobre sus viajes, las comunidades necesitan información precisa y completa sobre todos los impactos significativos cuando toman decisiones sobre política y planificación de transportes (Litman, 2009).

En este apartado pretendemos ofrecer una breve ilustración de los beneficios del motociclismo. Aunque la información sobre los beneficios está limitada, se pueden identificar y destacar las áreas en las que las motocicletas ofrecen importantes beneficios. Además, se quieren identificar aspectos negativos del uso de la moto.

El primer beneficio se destaca en el factor cultural y el estilo de vida que genera el motociclismo. En todo el mundo se pueden encontrar clubes de motos y clubes de pilotaje, con diferentes niveles de implicación de sus miembros. Los clubes suelen organizarse en torno a una marca específica o a un tipo de conducción (por ejemplo, velocidad, montar en solitario, hacer turismo). El objetivo principal de los clubes de motoristas es permitir que sus miembros se reúnan y disfrutar juntos de la moto. Los miembros suelen compartir un estilo de vida, una cultura y un amor por sus vehículos. En este contexto, las motos sirven como medio para reforzar la cohesión social. Los motociclistas son un grupo muy heterogéneo, de orígenes sociales muy diversos. En muchos casos son personas muy individualistas. Sin embargo, en parte históricamente, tienen una fuerte identidad de grupo. También existe una fuerte cohesión entre generaciones y naciones, que se manifiesta no sólo en asociaciones establecidas (por ejemplo, clubes de motociclistas, coches compartidos, mesas tribales de motociclistas, foros y grupos en las redes sociales), sino también en eventos conjuntos con

un elevado número de participantes. Por la misma razón, se organizan con frecuencia los llamados puntos de encuentro de motocicletas, normalmente en lugares pintorescos. De este modo, los motoristas de dos ruedas refuerzan la cohesión social más allá de las fronteras nacionales. Además, el valor cultural de las motocicletas históricas es importante, como puede comprobarse en la variedad de museos de motocicletas, pequeños y grandes. Además, el diseño y la personalización de las motocicletas se han convertido en un objeto de arte y cultura. Un ejemplo importante para un club o fundación de motos es el ADAC. El ADAC está implementado muchas iniciativas y eventos para motociclistas. Su fin es también ofrecer ayuda a jóvenes y deportistas cuales quieren llegar a un nivel profesional, pero ofrecen también iniciativas para personas que lo hacen por razones de turismo y ocio. Véase en el capítulo tres explicado más en detalle. (Ordóñez de Barraicua, 2021).

Las motocicletas no sólo se utilizan para desplazarse a las zonas urbanas con mucho tráfico, sino también con fines de ocio y turismo. Según John Kelly (1996) el ocio puede definirse como una cualidad de la experiencia o como tiempo libre. El tiempo libre es el tiempo que se pasa fuera de negocios, el trabajo, la búsqueda de empleo, las tareas domésticas, la educación, así como las actividades necesarias como comer y dormir. Las actividades de ocio no sólo sirven para el puro placer, sino que son un contrapeso a la vida cotidiana vida laboral. Una vida equilibrada es importante para mantener el rendimiento personal y las actividades de tiempo libre son de especial importancia para preservar la forma física y mental (Kelly, 1995)

La movilidad por ocio representa más del 50% de la distancia anual recorrida por las personas en los países desarrollados y las motocicletas se utilizan con fines de ocio y turismo alrededor del 70% del tiempo. En este contexto, las motocicletas se utilizan normalmente para viajes cortos de fin de semana para visitar lugares pintorescos o para viajes de larga distancia en vacaciones. El caso de ADAC está aprovechando este beneficio y está ofreciendo dos aplicaciones que se llaman ADAC Trips y ADAC Maps. Estas aplicaciones están dirigidas a ofrecer a las personas rutas pintorescos que se pueden recorrer en Alemania y también ofrecer una aplicación para facilitar la planificación del viaje. Las motos también se utilizan para ir a eventos deportivos de motos, ferias dedicadas, eventos específicos de la marca o simplemente para reunirse con amigos y personas afines. Debido a su versatilidad, las motocicletas también se utilizan a diario para desplazarse a los centros urbanos, a menudo propensos a un tráfico denso o pesado (Grubbe y Otto, 2011)

Otro aspecto en el que los beneficios de las motocicletas son evidentes para los usuarios está relacionado con la reducción de los tiempos de viaje, especialmente en las zonas urbanas, ya que los vehículos más pequeños pueden moverse más fácilmente por las zonas congestionadas. Como los vehículos de dos ruedas tienen unas dimensiones más reducidas, los motoristas también pasan menos tiempo buscando espacio para aparcar (Haworth, 2010)

La Federación de Asociaciones Europeas de Motociclistas (FEMA) investigó el tiempo que se tarda en ir desde un lugar fuera de varias ciudades europeas hasta una oficina dentro de cada ciudad en la hora punta de la mañana en diferentes medios de transporte. Los resultados mostraron que en todas las ciudades las motocicletas eran más rápidas que los coches y que, por término medio, la duración del trayecto era un 30% más corta que la de los coches en

todas las ciudades (31 minutos frente a 44 minutos). Se calcula que 5 millones de personas en la UE y el Reino Unido utilizan motocicletas para ir al trabajo a diario (Willingers, 2021)

Transport mode	Share of commutes, Eurostat (%)	Estimated number of people who commute to work (millions)
Motorcycle (including scooters)	3%	5.0
Car	71%	105.8
Bicycle	9%	13.2
Public transport	16%	24.3
Total	100%	148.3

Tabla 4 Tendencias de los desplazamientos en la UE27 y el Reino Unido
Fuente: Eurostat structural business statistics database

Según el reporte de Oxford Economics (2021) las motocicletas suponen un ahorro de costes debido al menor uso de combustible y a los costes de funcionamiento. Para un viajero medio en Europa, utilizar una moto (545 euros) cuesta casi un tercio de lo que cuesta utilizar un coche (1.435 euros) a lo largo de un año. Este ahorro aumenta la renta disponible y el nivel de vida de los hogares. Además, indica que las motos emiten muchos menos gases de efecto invernadero que los coches. Cada vehículo en Europa tiene un factor de emisión: una medida de la cantidad de emisiones de gases de efecto invernadero que genera la actividad del vehículo. El análisis de Oxford Economics muestra que el factor de emisión medio de una motocicleta europea (hasta 250cc) es de 64g/km de emisiones de CO₂. Esto equivale a aproximadamente un tercio de las emisiones respectivas de un coche. Estas motocicletas más pequeñas (de menos de 250cc, incluidos los ciclomotores) representan el 62% del parque de vehículos de dos ruedas de Europa, con 22 millones de vehículos de este tipo registrados en los países europeos. Las motocicletas más potentes también ofrecen un ahorro de emisiones en relación con los coches. Las motocicletas de entre 250cc y 750cc (149g/km) y las de más de 750cc (163g/km) tienen unos factores de emisión de CO₂ medios ponderados notablemente inferiores a los de los coches de gasolina y diésel (218g/km y 200g/km, respectivamente) (Godden et al., 2021)

Además, con la pandemia del Covid-19 hay otro beneficio de las motocicletas de poder tener la distancia suficiente. Si tenemos que creer a los expertos, los viajes nunca volverán a ser lo mismo. Incluso cuando el propio virus COVID-19 esté controlado, debemos tener en cuenta que el riesgo de contaminación o de una nueva oleada de la pandemia durante mucho tiempo, si no para siempre. Los políticos y los expertos médicos ya hablan de la sociedad de 1,5 metros: una sociedad en la que tenemos que mantener las distancias entre nosotros en el espacio público, incluyendo el transporte público, las escuelas, los restaurantes, etc. Mantener la distancia en el transporte público es muy difícil, especialmente en las horas punta, pero también en las estaciones de tren, metro y autobús y en los aeropuertos. La idea del transporte público es que muchas personas ocupen poco espacio, es decir, que se sienten o se pongan de pie muy cerca unas de otras. Esto es justo lo que se supone que ya no debemos hacer. La capacidad del transporte público se reducirá drásticamente con un 60-80 por ciento si tenemos que mantener una distancia entre nosotros de 1,5 metros. Para las distancias cortas, caminar

y montar en bicicleta son alternativas muy buenas, agradables y recomendables, aunque puede ser difícil mantener la distancia, pero no ofrecen ninguna alternativa para distancias más largas. Lo que queda es el transporte personal motorizado en el coche y en los vehículos de dos ruedas con motor. Asegurar una distancia con otras personas de 1,5 metros es probablemente lo más fácil en el coche, al menos mientras seas el único ocupante. Más o menos la situación que ya se podía ver antes del brote de Coronavirus cuando se entraba en Bruselas u otras ciudades en hora punta. Sin embargo, esto conlleva otros problemas, como ya pudimos ver anteriormente. Con el cambio de la gente del transporte público al coche y con un solo ocupante por coche, habrá aún más atascos, problemas de aparcamiento, contaminación del aire y emisiones de gases de efecto invernadero que antes del Coronavirus. Además, cuando más personas optan por ir en bicicleta o a pie manteniendo la distancia de seguridad, necesitan más espacio. En este escenario, los coches ocupan demasiado espacio, son demasiado grandes. Como ya se ha dicho, el FEMA ha demostrado que los vehículos de dos ruedas son, con diferencia, la forma más rápida de desplazarse. Además, es más barato que el coche o el transporte público, y siempre está disponible. En algunas ciudades europeas incluso es posible utilizar un ciclomotor eléctrico en un sistema de uso compartido. Cuando más personas eligen los vehículos de dos ruedas, queda más espacio para otros usuarios de la vía pública, como los ciclistas y los peatones. Incluso los restantes conductores de coches se benefician. (Willigers, 2021)

Una investigación del instituto de investigación belga Transport & Mobility de 2011 ha revelado que no solo los motociclistas, sino también los conductores de automóviles se benefician. Si el diez por ciento de los conductores de automóviles se cambiarían a las motocicletas, el total de horas de viaje perdidas se reducía por 40% (Yperman 2011).

Por otro lado, la siniestralidad y las condiciones climáticas siguen siendo los factores que frenan el desarrollo de los vehículos de dos ruedas. Sin embargo, las investigaciones realizadas en Europa Occidental muestran que el 40% de los accidentes de los vehículos de dos ruedas se deben a las malas infraestructuras (sobre todo a las carreteras en mal estado) y otro 33% de los accidentes se producen en los cruces y son causados por los conductores de automóviles. Independientemente de los factores que afectan a la siniestralidad de las motocicletas, el 27% son mortales. Sin embargo, hay que señalar que las motocicletas de 125cc tienen el mayor índice de mortalidad, mientras que en el caso de los vehículos de menor cilindrada el índice de accidentes es de alrededor del 7% y son estadísticamente más seguros que las bicicletas (principalmente debido a la mejor protección). A medida que avanza la tecnología, mejora la seguridad de los usuarios de motocicletas. Incluso los vehículos pequeños están equipados con ABS, y los conductores pueden contar con una mejor protección, como los chalecos de aire para los motociclistas. Por eso, teniendo en cuenta que el 87,9% de los accidentes vienen determinados por un factor humano (la pericia de los conductores): muchos países que promueven el transporte de motocicletas introducen una formación especial. La política de transporte de las grandes aglomeraciones está orientada a limitar el tráfico de automóviles, lo que a su vez puede afectar a la popularidad de los vehículos de dos ruedas. En muchas ciudades se toman decisiones de arriba abajo para promover el tráfico de motociclismo, por ejemplo: taquillas delante de los cruces para las motos, plazas de

aparcamiento para los vehículos de dos ruedas o el acceso a los carriles bus, exención de las tasas de aparcamiento y entrada a las zonas de pago. (Dororcki, 2018).

2.4. Nuevas tendencias del mercado de motociclismo

La movilidad es omnipresente en todo el mundo y siempre ha sido una necesidad humana básica. Nos encontramos con ella todos los días: de camino al trabajo, en un viaje de vacaciones o en nuestro tiempo libre. En la sociedad actual, la movilidad es un importante indicador de progreso y desarrollo. El deseo de ser aún más independiente y flexible se ha desarrollado rápidamente, sobre todo en los últimos siglos. El aumento de la movilidad plantea nuevos retos a la política de transportes en el siglo XXI, ya que, por un lado, hay que satisfacer la mayor necesidad de movilidad de las personas y, por otro, el mayor volumen de tráfico - sobre todo en las aglomeraciones- está llegando a sus límites. Los atascos, la contaminación atmosférica y acústica caracterizan la vida cotidiana de la población urbana.

Debido a los crecientes problemas de transporte en las ciudades europeas, las motocicletas parecen ser percibidas como el futuro del transporte. Esto se debe, como ya se ha mencionado en la parte de los beneficios medioambientales, a que, en comparación con los coches, los vehículos de dos ruedas se caracterizan por sus bajos costes de funcionamiento, menor emisión de gases de escape y menos problemas de aparcamiento. Este apartado pretende analizar las tendencias en el mercado de motociclismo que se han producido en los últimos años.

Uno de estos cambios se dirige a la estructura de los usuarios de vehículos de dos ruedas. Además de un aumento de la proporción de mujeres, la edad media de los motoristas también ha cambiado: de 27 años en 1985 a 41 años en 2003. El grupo de edad de más de 40 años aumentó del 28% al 48%. Esto está relacionado con el proceso de envejecimiento en Europa, pero también con el atractivo de las motocicletas entre la generación de más edad. Las transformaciones sociales, es decir, el aumento del número de personas solteras, la gran necesidad de movilidad, el incremento de la actividad profesional de las mujeres y el aumento de los problemas de tráfico en las ciudades afectan al número de motocicletas en Europa (Dorocki, 2018)

Otro cambio significativo en el mercado de las motocicletas es el aumento de las motocicletas eléctricas en los últimos años. En los últimos años, las motocicletas eléctricas de baja potencia, también llamados e-scooters, se convirtieron en una tendencia notable. Sin emisiones ni ruidos excesivos, y con unas dimensiones cómodas, los e-scooters pueden ayudar a las ciudades europeas a aliviar sus crecientes problemas con el tráfico, las emisiones y el aparcamiento. El mercado de motos eléctricas está en pleno crecimiento, respondiendo a las expectativas de los habitantes de las ciudades para desplazarse por ellas. Se espera que el mercado crezca considerablemente hasta 2026. Según los datos de Statista (2022) que se pueden ver en la figura 11, en 2020, España fue el país con mayor número de matriculaciones de motocicletas eléctricas, con unas 6.100. En segundo plazo sigue Italia con 5.607, lo cual significa un aumento extremo del año anterior, en el que solo tenían un número de 1.664 de motos eléctricas matriculadas. Justo detrás siguen Francia con 3.336 en 2020 y

Alemania con 2.602. En general, en 2020 se matricularon más de 18.600 motocicletas eléctricas en la Unión Europea, lo que supone un aumento de aproximadamente la mitad del volumen de ventas de 2019 en los mercados clave.

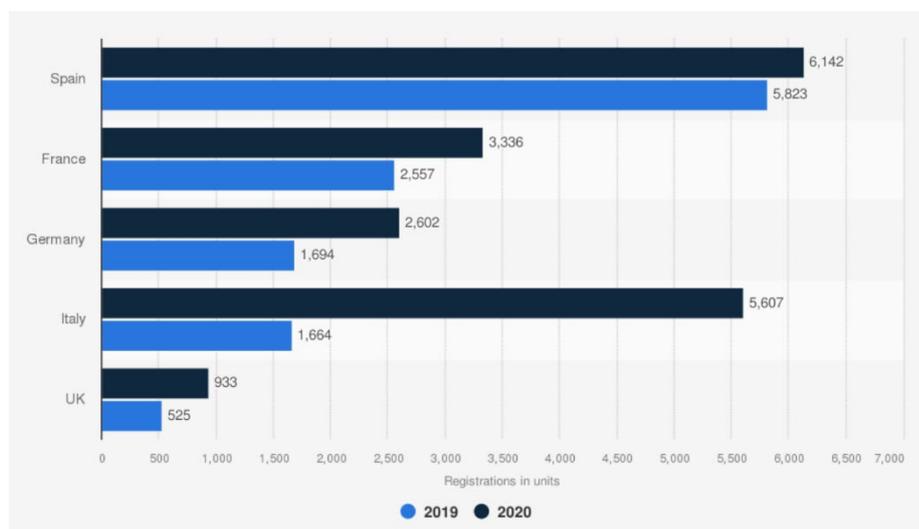


Figura 11 Matriculaciones acumuladas de motocicletas eléctricas en la Unión Europea entre 2019 y 2020, por mercado clave, (en unidades)
Fuente: Statista Research Department, 2022

Según Figura 12 entre 2019 y 2020, las ventas de motocicletas eléctricas se han disparado en todos los mercados europeos clave de las dos ruedas. La pandemia mundial de Covid-19 alimentó la tendencia, con usuarios que buscan alternativas ecológicas para compartir los sistemas de transporte público. Mientras que España fue el país líder en volumen de ventas, el mayor aumento se produjo en Italia, que triplicó con creces su demanda de motocicletas de carga eléctrica. Alemania registró el segundo mayor índice de crecimiento: las matriculaciones aumentaron a la mitad.

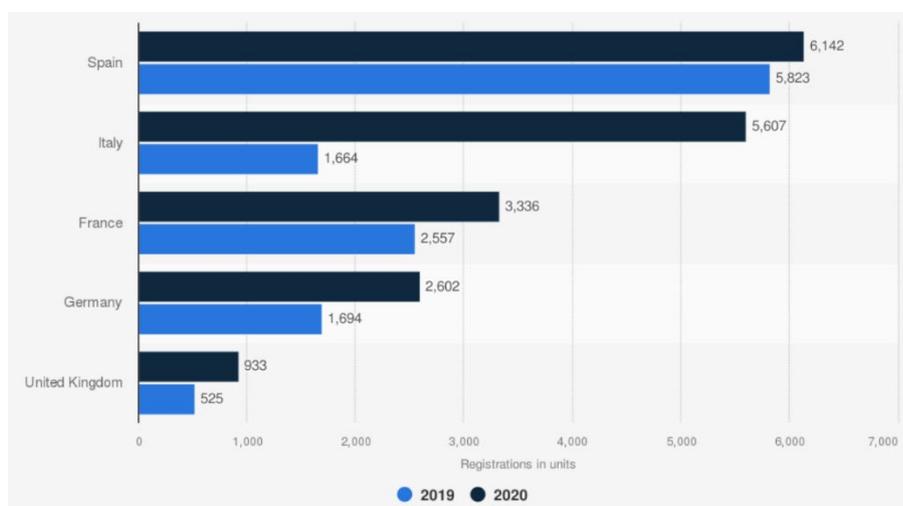


Figura 12 Volumen de ventas de motos eléctricas en los principales mercados europeos entre 2019 y 2020(en unidades)
Fuente: Statista Research Department, 2022

Hay dos segmentos distintos entre los equivalentes de 50 cc y 125 cc. Los scooters y motocicletas eléctricas con un equivalente de 50 cc han progresado muy bien, representando el 14,9% de las ventas en 2019, mientras que los scooters y motocicletas eléctricas con un equivalente de 125 cc sólo representan el 1,55% de las ventas totales en 2019. Mientras que los eléctricos son todavía incipientes y marginales entre los de 125, esto ya no ocurre con los de 50cc. En esta progresión se incluyen las flotas de scooters eléctricos, que representan una gran parte de los pedidos de los fabricantes. Se espera que el segmento de los e-scooters hasta 50cc sea el que más crezca. Los principales factores que se atribuyen al elevado crecimiento de este segmento son que los e-scooters se utilizan cada vez más para aplicaciones de entrega de mensajería y comercio electrónico, el aumento de las subvenciones y ayudas gubernamentales para promover la movilidad eléctrica en todo el mundo, la creciente demanda de desplazamientos energéticamente eficientes y el aumento de las inversiones de las autoridades gubernamentales en el desarrollo de la infraestructura de recarga de vehículos eléctricos. Las ventajas del scooter para facilitar la circulación en la ciudad ya no se presentan, se combinan con las ventajas que aporta la electricidad. El scooter eléctrico es más respetuoso con el medio ambiente en su consumo diario. No expulsa gases contaminantes y, por tanto, permite reducir el CO₂. Un scooter eléctrico de 50 cm³ tiene una autonomía de 50 a 80 km, el objetivo es utilizarlo para ir al trabajo. Para el de 125 cm³, la autonomía puede llegar hasta los 240 km. La oferta actual permite desplazarse de forma limpia manteniendo una interesante autonomía de uso, un avance que hace mucho más atractiva la oferta del scooter eléctrico. Desde el punto de vista económico, el scooter eléctrico ofrece un gran ahorro con una energía menos costosa. Para un tanque lleno, un scooter eléctrico de 50cc consume entre 0,20 y 0,60 céntimos de electricidad por cada 100 kilómetros. En comparación, un scooter térmico del mismo tamaño cuesta entre 6 y 11 euros. En el aspecto práctico, los vehículos eléctricos requieren poco mantenimiento. Los conductores pueden beneficiarse de una prima de seguro al comprar su vehículo. Además, los vehículos eléctricos no necesitan calentarse, lo que proporciona una conducción suave y agradable con una aceleración y un arranque inmediatos. En cuanto a la accesibilidad, hay modelos de todos los precios: un scooter eléctrico puede costar entre 1.500 euros y 10.000 euros en la mayoría de los casos, dependiendo de sus prestaciones y su procedencia. (Velco, 2021)

En 2018 el fabricante austriaco de motocicletas KTM anunció inversión de 500 millones de euros para la investigación y desarrollo de proyectos relacionados con la electrificación de su gama de motocicletas, la movilidad urbana y nuevos materiales de construcción. Por lo cual se puede reconocer el cambio importante del mercado a motocicletas eléctricas. (García, 2018)

También en Inglaterra hay medidas y acciones que indican un cambio a las motocicletas de cero emisiones. Por ejemplo, el gobierno ha publicado un plan de descarbonización del transporte en el año 2021, en cual una acción será que la producción de nuevas combustibles motocicletas tendrá un fin hasta 2035, y a partir de ahí todas nuevas motocicletas que se producirán, serán de emisiones distintas a cero como los electicos. El plan también anuncia otros 582 millones de libras para subvenciones a coches, furgonetas, taxis y motocicletas "enchufables", con el fin de reducir el coste de los vehículos de emisiones cero (Carey-Clinch, 2021).

Según el reporte de meticulous research los principales actores que operan en el mercado europeo de scooters eléctricos son Energica Motor Company S.p.A. (Italia), Yamaha Motor Co. (Japón), Niu Technologies (China), Riese & Müller GmbH (Alemania), Leon Cycle (Alemania), Govecs AG (Alemania), Walberg Urban Electrics GmbH (Alemania), myStromer AG (Suiza), Zero Motorcycles, Inc. (EE.UU.), y emco electroroller GmbH (Alemania), entre otros. (Meticulous Research, 2022)

Otro cambio en el mercado se está produciendo últimamente con la aparición de nuevos servicios basados en modelos de movilidad compartida, como el ridesourcing (ride sharing) o servicios de uso compartido de vehículos (coche, moto, bicicleta o monopatín). Estos nuevos servicios pueden complementar el transporte público ofreciendo a los usuarios la posibilidad de viajar de puerta a puerta como una alternativa real al uso de vehículos privados. Una de estas aplicaciones sería Yego, que se ve a explicar en un apartado más tarde, como ejemplo de un caso exitoso que aporta al desarrollo de las motocicletas. Según Machado et al. (2018), la movilidad compartida puede definirse como un método de transporte alternativo que pretende aumentar la utilización de los recursos de movilidad disponibles y tiene como objetivo desconectar a las personas de la propiedad del vehículo. Los autores añaden que el término movilidad compartida se refiere al uso compartido de servicios y vehículos para el acceso a corto plazo (Machado, Hue, Berssaneti, & Quintanilha, 2018). Santos (2018) añade que el uso de la tecnología permite el acceso a los vehículos bajo demanda y conectar a usuarios y proveedores. Esto proporciona una alternativa para reducir la necesidad de un vehículo privado para desplazarse. La movilidad compartida tiene un considerable potencial disruptivo sobre los sistemas de transporte tradicionales y la importancia de su desarrollo radica en que, según el Banco Mundial, en 2050 alrededor de dos tercios de la población mundial (unos 5.400 millones de personas) vivirán en ciudades, y el número de vehículos en las calles se duplicará, alcanzando los 2.000 millones de vehículos en circulación (Machado et al., 2018).

Böckmann (2013) añade que los servicios compartidos pueden verse como una solución al consumo excesivo de esta época, que también están relacionados con la creciente conciencia de los medioambiental al que se enfrenta el mundo. Por lo tanto, la mentalidad de la sociedad respecto al consumo está cambiando hacia el alquiler de servicios a la carta en lugar de optar por la propiedad. Este fenómeno ha impactado profundamente el negocio de la movilidad y ha impulsado la popularidad de la movilidad compartida. La rápida proliferación de estos servicios en todo el mundo ha abierto el camino para que nuevas empresas ofrezcan nuevos servicios de movilidad compartida en mercados sin explotar. Dentro de la gran variedad de modalidades disponibles, el uso compartido de ciclomotores es un servicio relativamente nuevo que está ganando rápidamente una considerable cuota de mercado.

3. ESTUDIO DE CASOS EXITOSOS DEL DESARROLLO DEL MOTOCICLISMO EN PAÍSES ELEGIDOS

En este capítulo se describen algunos ejemplos de acciones que se llevan a cabo para promover el motociclismo o hacerlo más accesible tanto a los jóvenes como a los adultos. Por un lado, se describen ejemplos que se centran en la promoción de los jóvenes y, por otro, ejemplos que pretenden promover, por ejemplo, la movilidad sostenible o los futuros trabajadores profesionales del mercado de la moto.

Se han elegido casos con distintos enfoques o que recogen diferentes temas e ideas. Aunque los casos tienen diferentes ideas y maneras de promover el motociclismo, todos de ellos contribuyen de una u otra manera al sector. Se intenta elegir las acciones de manera que ofrezcan un amplio espectro y perspectiva de las diferentes posibilidades que tiene un país. El desarrollo del motociclismo y su importancia no es el resultado de una sola gran acción, sino que es el resultado de años de muchas pequeñas iniciativas, que a primera vista parecen no tener ningún impacto, pero la suma y el período de tiempo conducen a un desarrollo positivo en el país. No sólo se analizan las acciones llevadas a cabo por los propios países, sino también las introducidas por las empresas o las series de competencia, por ejemplo.

3.1. ADAC Alemania

ADAC (acrónimo de Allgemeiner Deutscher Automobil-Club; Club General del Automóvil Alemán) es la mayor asociación automovilística de Europa. En la actualidad, sería más adecuado describirla como una asociación de movilidad individual, ya que contempla de forma más amplia todas las opciones de transporte que garantizan la movilidad individual. Su sede se encuentra en Múnich.

El objeto de la ADAC es la representación, promoción y defensa de los intereses del automovilismo, el deporte del motor y el turismo. El ADAC afirma que representa los intereses de los automovilistas; sin embargo, posee varias filiales en diferentes sectores, como el de los seguros y el editorial. Su servicio original y más conocido es la asistencia en carretera y además opera la mayor flota de helicópteros ambulancia de Alemania.

El ADAC tiene una amplia variación de actividades alrededor del tema del deporte de motor y ha iniciado muchas acciones para ayudar a fomentar el deporte como deporte más común entre los ciudadanos. Intentan mejorar la accesibilidad del deporte en sí y fomentar deportistas en su camino a nivel internacional. Por ejemplo, han iniciado una variación de series de moto en cuales jóvenes pueden participar para poder empezar su camino hacia el nivel internacional. Unos de estos son el ADAC Mini Bike Cup, ADAC Pocket Bike Cup o el Northern Talent Cup, la Road Racing Academy o la fundación deportiva, cuyo objetivo es apoyar a talentos en diferentes niveles deportivos. LA fundación y la Road Racing Academy serán explicadas más en detalle enseguida.

No solo están iniciando acciones para el nivel profesional del deporte o el fomento de jóvenes talentos del deporte. También ofrecen servicios a través cuales motociclistas que recorren en las vías oficiales pueden beneficiarse. Una de estas acciones alrededor del motociclismo de

ocio o turístico es la oferta de consejos actuales sobre viajes y seguridad, información sobre posibles rutas que se pueden recorrer en moto. Además, se puede planificar rutas con ADAC Maps en un mapa interactivo, con información sobre el tráfico, los costes de los peajes, los costes de gasolina y las viñetas y mucha información adicional a lo largo de la ruta. También puede encontrar una probada planificación de rutas en la aplicación “ADAC Spritpreise”, que es una aplicación gratuita sobre el tema de la movilidad y incluye los costes de gasolina etc.

Otra aplicación que han creado para el beneficio de los usuarios de moto en vacaciones se llama ADAC Trips y ofrece consejos individuales para excursiones en los alrededores o en el centro de vacaciones, la búsqueda selectiva de actividades y puntos destacados por mapa, la planificación de las vacaciones con información y recomendaciones importantes, información meteorológica, la opción de guardar favoritos, actividades o lugares para visitar, la opción de añadir propias actividades y lugares y un modo offline para utilizarlo sin conexión a Internet.

En relación con la seguridad de los usuarios de motos, por ejemplo, ofrecen entrenamientos profesionales en pista. Este programa se va a explicar en un apartado más tarde de forma más excesiva, porque se concibe una iniciativa importante. El ADAC ofrece una amplia oferta alrededor del tema de la moto y enseguida se van a explicar las tres acciones que se perciben de mayor importancia.

3.1.1. La Fundación

ADAC Stiftung Sport es una fundación creada en 1999 para promover y apoyar a los talentos del automovilismo alemán. A los jóvenes pilotos que muestran un potencial adecuado se les ofrece la oportunidad de beneficiarse del apoyo de expertos y socios de la fundación. Además del apoyo material, los becarios también pueden beneficiarse de la formación y el entrenamiento en muchos campos. Además, la fundación también destina fondos a aumentar la seguridad en el deporte del motor y a apoyar a los corredores no profesionales lesionados en accidentes.

Desde 1999, la Fundación Deportiva ADAC presta apoyo específico a los pilotos de automovilismo para ayudarles en sus carreras. Los pilotos pueden llamar la atención en nueve áreas y son propuestos al patronato de la fundación tras una selección a través del consejo de administración. El consejo de la fundación se encarga de apoyar a los jóvenes deportistas de forma específica. Además de una subvención económica para la realización de su temporada de automovilismo, los becarios reciben ropa de competición y de entrenamiento, así como información en seminarios sobre temas de planificación de la carrera, fitness, nutrición, medios de comunicación, marketing y tecnología. Estos focos se amplían constantemente con el fin de proporcionar a los jóvenes talentos una base para su futuro desarrollo hasta convertirse en deportistas profesionales del motor.

La estrategia de apoyo de la Fundación Deportiva ADAC comprende cuatro niveles: Tras el apoyo básico en la escuadra D (bronce), que se lleva a cabo principalmente en los clubes regionales de la ADAC, la siguiente etapa es la admisión en la escuadra nacional C (plata), tras un amplio examen y selección, que prepara el ascenso a la cima internacional de la disciplina individual de automovilismo durante un período estándar de dos años. En la

escuadra nacional, los pilotos reciben apoyo de acompañamiento a través de talleres y seminarios sobre planificación de carrera, fitness, nutrición, medios de comunicación, marketing, tecnología de vehículos y coaching personal. También se ofrece ropa de carrera y de entrenamiento, y dietas de viaje. El registro y la evaluación científica regular de los datos de rendimiento físico y mental de los atletas también son decisivos para su aceptación en el equipo nacional C. Los planes de entrenamiento individuales se elaboran en estrecha colaboración con los asesores científicos del deporte de la Fundación Deportiva ADAC. Tras la exigencia a nivel nacional, los jóvenes talentos de la selección B (Oro) son introducidos en el deporte internacional de alto nivel durante un periodo de unos tres años. Además de los elementos de acompañamiento, este apoyo incluye también una ayuda financiera. En la cúspide de la pirámide de apoyo se encuentra el escuadrón A (Platinum) con atletas de alto nivel que reciben apoyo durante su carrera en el deporte internacional de alto nivel. En este caso, los pilotos pueden aprovechar toda la red y los conocimientos técnicos de la fundación.

Cada año, talentos excepcionales en sus disciplinas de automovilismo tienen la oportunidad de unirse al círculo de atletas patrocinados de la Fundación Deportiva ADAC. Por lo tanto, cualquier persona que tenga una ambición justificada de poder conducir a nivel europeo o mundial en una de las disciplinas patrocinadas en el futuro debería ponerse en contacto con el departamento deportivo de su club regional ADAC. Tras una comprobación interna, el personal del club regional ADAC se pondrá en contacto con la Fundación Deportiva ADAC. A continuación, los ojeadores y expertos en la disciplina observan a los talentos del automovilismo en algunos de sus eventos y los comunican a la Fundación Deportiva ADAC en colaboración con los clubes regionales del ADAC. Tras el análisis de los resultados y los documentos, los atletas seleccionados son contactados directamente por la Fundación Deportiva ADAC. El proceso de selección siempre tiene lugar en otoño.

La Fundación Deportiva ADAC suele seleccionar entre las series que figuran en la pirámide de financiación "Moto". Los requisitos son que los talentos tengan, por lo general, entre 12 y 15 años, un pasaporte y una licencia alemanes de automovilismo. A continuación, la Fundación Deportiva ADAC utiliza el proceso de selección para decidir cuáles de los talentos identificados pueden promocionarse específicamente en las series de escuadras de plata y oro.



Tabla 5 Estrategia de subvención de la Fundación ADAC basada y traducida del cuadro de ADAC
Fuente: ADAC. Consulta: marzo 2022

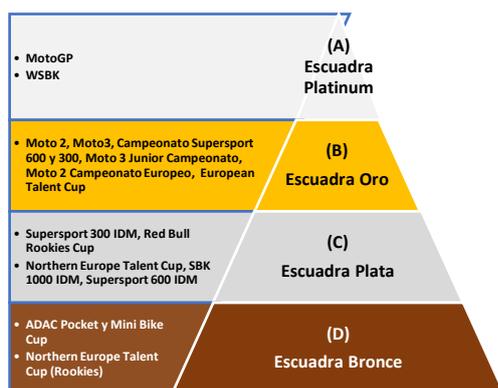


Tabla 6 Estrategia de subvención de la Fundación ADAC en la disciplina Motor basada y traducida del cuadro de ADAC

Fuente: ADAC. Consulta: marzo 2022

En sus más de 20 años de historia, la Fundación Deportiva ADAC ha apoyado hasta ahora a 209 atletas de automovilismo y ha utilizado un total de unos nueve millones de euros en financiación. La exitosa promoción de la Fundación Deportiva ADAC se refleja en nombres destacados. El piloto de Fórmula 1 Sebastian Vettel es ya tetracampeón del mundo. Nico Hülkenberg también se mantuvo en la categoría reina durante muchos años y también ganó las legendarias 24 horas de Le Mans en 2015. Timo Glock conduce en el DTM después de la Fórmula 1. El piloto de motocross Ken Roczen ganó el campeonato del mundo por equipos con Marcus Schiffer y Max Nagl, ambos también ex pilotos de apoyo, y también se convirtió en el campeón del mundo de MX2 más joven de todos los tiempos a la edad de 18 años.

3.1.2. ADAC Road Racing Academy

La Road Racing Academy del ADAC es una iniciativa para los niños y jóvenes de 6 a 18 años. Así pueden conocer las carreras de motos en "un día de prueba" en toda Alemania. Bajo la supervisión de entrenadores experimentados y con licencia, chicas y chicos sin conocimientos previos adquieren su primera experiencia en las carreras de motos. Las motos y el equipamiento son proporcionados por el ADAC, y se da gran importancia a la ropa de protección de los jóvenes motoristas (Loweg, 2020)

El programa para niños de 6 a 13 años comienza con una breve sesión de calentamiento, en la que los instructores explican cómo funcionan las bicicletas y cómo deben manejarlas los niños. ADAC proporciona un casco adecuado y un traje de cuero para los niños, la moto y todo el equipo de funcionamiento también están incluidos, para que después de una breve sesión informativa los niños puedan concentrarse plenamente en el descubrimiento de un nuevo pasatiempo. El día de prueba con la ADAC Road Racing Academy cuesta 80 euros, y los socios de la ADAC (KTM, Motul, Nolan y Jungkopf) proporcionan a los niños todo lo que necesitan en calidad de préstamo para que tengan éxito en la pista de carreras.

Los niños de 14-18 años pueden probar las motos de KTM que se están usando también en el Northern Talent Cup en uno a tres días. Los entrenamientos de un día cuestan 299€.

3.1.3. ADAC Safety League 2022

El control de la moto es sinónimo de seguridad. Un buen motorista no es el más rápido, sino el que controla su moto. Por eso el ADAC ofrece una variedad de formación en seguridad vial. Ofrecen ocho diferentes cursos en formación de seguridad y un paseo guiado en moto y entrenamientos profesionales en pista. Depende de cada uno persona cual se percibe el mejor entrenamiento, pero no se puede negar la amplia oferta de entrenamientos. Así que seguramente para cada uno hay opciones relevantes. Uno podría decir que los otros países también ofrecen entrenamientos de seguridad y así es, pero el ADAC tiene una oferta muy amplia y además ha iniciado este año una Safety League para promocionar aun más los entrenamientos y el aspecto importante de la seguridad. Iniciando esta acción el ADAC quiere aumentar el número de personas que hacen un entrenamiento así para apoyar la seguridad de todos en las vías.

La Motorrad Safety League es una serie de eventos iniciado por el ADAC junto con la manufactura de motos BMW. Los participantes pueden entrenar las habilidades de conducción en un curso de formación de motos de ADAC en primavera y después solicitar una Wildcard para participar en una de las cuatro semifinales de la Liga de Seguridad. En las semifinales los participantes deben hacer ejercicios prácticos de conducción bajo la dirección de experimentados instructores de motos. Los dos mejores de cada prueba semifinal se convertirán en miembros de la Liga de Seguridad de MOTORRAD y participarán en dos días exclusivos de entrenamiento de perfeccionamiento en el Nordschleife.

La participación en el evento es con su propio vehículo así como con su propia ropa de protección (casco, traje, guantes, zapatos). Las sesiones de formación de cualificación tendrán lugar en el período comprendido entre marzo y el 31 de mayo de 2022, como parte de los cursos de formación de motociclismo del ADAC. Los entrenamientos de calificación sirven exclusivamente para encontrar motociclistas calificados para la serie de eventos. No habrá ningún ejercicio de puntuación dentro de los entrenamientos de calificación. Los participantes cualificados recibirán un WildCard después de la formación. Con el WildCard el participante puede presentarse a las pruebas semifinales. El entrenador es responsable de seleccionar a los participantes que recibirán un WildCard durante el entrenamiento de motociclismo del ADAC. Los criterios decisivos para la concesión de los WildCards son: Comportamiento seguro en la conducción, capacidad de reacción, dinámica y técnica de conducción. Todos los participantes que hayan obtenido una WildCard podrán recibir una invitación a la prueba semifinal mediante sorteo. El organizador realizará el sorteo y la notificación de los participantes en las cuatro pruebas semifinales antes del 7 de junio de 2022. Se definen un total de cuatro ubicaciones semifinales. Se invitará a 28 participantes por lugar de la semifinal y además se formará una lista de espera según el procedimiento de sorteo/el orden del sorteo. El organizador tiene la posibilidad de volver a nombrar a los participantes en caso de cancelación por un lugar de la semifinal. Se han programado cuatro tareas prácticas y una prueba escrita para las pruebas semifinales. Los números de posición se adjudicarán para todas las tareas puntuables según el orden de los resultados. Los dos mejores participantes de cada prueba de semifinal califican para la formación de finalistas, que prevé ocho plazas de participantes. En las pruebas semifinales, no es posible colocar el 1-10 más

de una vez en la evaluación final. Si varios participantes han conseguido el mismo número de puesto en la evaluación final, se realizará una segunda vuelta entre estos participantes. Para ello, se formularán preguntas orales. El participante que sea el único que responda correctamente, o que responda correctamente más rápido en el caso de múltiples respuestas correctas, o que esté más cerca del resultado correcto en el caso de una pregunta de estimación, será el único ganador. Este procedimiento se repetirá entre los restantes participantes de la competición final hasta que cada uno de los participantes de la competición final haya conseguido una clasificación subordinada independiente. Los demás puestos seguirán numéricamente. Si los puestos del 1 al 10 de la evaluación final están ocupados por un participante cada uno desde el principio la decisión por votación no tendrá lugar. A partir del undécimo puesto, los puestos iguales (por ejemplo: 3 x lugar 15) son posibles.

La formación finalista no es una competición, sino que sirve como componente informativo para concienciar sobre el tema de la seguridad en las motos. Los dos mejores clasificados de cada una de las cuatro rondas semifinales forman un grupo finalista con 8 participantes. El entrenamiento finalista tendrá lugar como parte del entrenamiento de perfeccionamiento en el Nürburgring-Nordschleife. A los participantes les esperan 20 kilómetros de subida y bajada, que siempre son un reto incluso para los motoristas experimentados. Esta formación pretende dar a los participantes la oportunidad de profundizar y perfeccionar lo que han aprendido hasta ahora. Los días del evento son el 06 y 07 de julio, con acreditación el 05 de julio de 2022. Cuota de participación el apoyo a los instructores, los gastos de combustible durante el evento, el programa social, 2 pernoctaciones en habitación individual estándar, así como el catering en los días del evento, serán cubiertos por el organizador.

3.2. Isle of Man - Festival de Motociclismo

Todas las formas de automovilismo son una parte importante de la cultura, la historia y la identidad de la isla e Inglaterra. Desde 1907, el TT se ha convertido en un acontecimiento automovilístico de renombre mundial, pero también en una característica que define por qué la Isle of Man es diferente. Diferente en el sentido de que tiene visión de futuro y adopta el cambio y la innovación. (Allinson, 2018)

3.2.1. Descripción del evento

La Isle of Man es conocida por ser la meca del motociclismo. Dos veces al año, miles de turistas en moto acuden a ver a los pilotos competir con sus máquinas en las carreteras públicas a velocidades de más de 320 km/h. Los dos eventos son el Tourist Trophy (TT) para corredores profesionales en primavera, y las carreras Manx GP y Classis TT a finales de verano para aficionados. Tradicionalmente, la Manx GP ha sido también el evento que ha acogido las carreras de máquinas de antaño en las llamadas carreras "Classic Manx", ahora rebautizadas como Classic TT, que han formado parte del evento. Además, estas carreras se han combinado más recientemente con otros eventos, como el Festival de Jurby, la Cabalgata de Rallyes de Manx, así como una serie de exhibiciones, para formar el Festival de Motociclismo lo que ha elevado el número de visitantes significativamente. Las principales

carreras incluidas en este festival son el Gran Premio de Manx (MGP), que se celebra anualmente de forma casi ininterrumpida desde la década de 1920, y el más reciente Classic Tourist Trophy, conocido comúnmente como Classic TT (CTT). Ambos eventos ofrecen una variedad de clases de carreras y ahora se celebran conjuntamente. En ambas pruebas los pilotos salen individualmente en intervalos de diez segundos, lo que significa que compiten contra el reloj y no necesariamente contra el piloto que va delante. Se celebran en un circuito de 60,735 km de carreteras públicas en la Isle of Man, llamado "Mountain Course". El circuito se estableció por primera vez en 1911 y desde entonces ha sido objeto de numerosas mejoras. Las carreras de motos en el Mountain Course se consideran extremadamente peligrosas debido a las altas velocidades de los competidores en calles, carreteras y carriles muy estrechos y tortuosos, flanqueados por muros, edificios, bordillos, árboles, postes de telégrafo y muchos postes. Debido al elevado número de víctimas mortales registradas en la historia del motociclismo, la Isle of Man ha recibido el apodo de "Isla de la Muerte". El evento Manx GP es para máquinas actuales y resulta muy atractivo para los aficionados al motociclismo, ya que tiene un carácter amateur y realista. Las carreras de motos del Classic TT son eventos independientes dentro del Festival de Motociclismo que ofrecen a los espectadores la oportunidad de ver y escuchar máquinas del pasado, es decir, motos de época y clásicas, en acción de carrera, que de otro modo estarían confinadas a museos y colecciones privadas. (Dolles et al., 2018)

3.2.2. Impacto económico del evento

Los eventos tienen un importante beneficio para la economía de la isla, ya que apoyan a una serie de sectores a lo largo del año y benefician a los residentes de la isla mediante la consecución de economías de escala para las empresas que de otro modo no serían posibles sólo con el consumo doméstico. Según Allinson (2018), el evento TT genera actualmente unos ingresos netos directos para el Gobierno de la Isla de Man de 604.779 libras. En términos de visitantes, hubo 45.054 visitantes para el TT frente a 16.218 para el Festival de Motociclismo. El TT logra un mayor nivel de economías de escala, ya que el TT genera 152 libras por visitante de ingresos frente a 88 libras por visitante.

Según William (2019) el impacto de ambos eventos en la economía en general se ha analizado en un informe y es más alto e importante que los ingresos directos al gobierno. Llega a la conclusión de que el "valor añadido" a la isla por los eventos es de 31,7 millones de libras, de los cuales 24,6 millones son generados por el TT y 7,1 millones por el Festival de Motociclismo. Esto equivale al 17% de la contribución anual total que los sectores del alojamiento turístico, la restauración y el entretenimiento y el comercio minorista hacen a la renta nacional de la isla. Las cifras se basan en las encuestas sobre el gasto de los visitantes, según las cuales el TT y el Festival de Motocicletas representan 44 millones de libras esterlinas del gasto de los visitantes, lo que supone el 39% del total anual. Además, el informe señala que no es posible evaluar el gasto de los residentes durante los eventos y, por tanto, es probable que el valor para la economía sea superior a los 31,7 millones de libras declarados, pero no es posible cuantificarlo. El informe concluye que un gasto de 44 millones

de libras podría generar hasta 815 puestos de trabajo en la economía de la isla, lo que supondría 1,06 millones de libras en ingresos públicos. (Williams, 2019)

Como los dos eventos representan una proporción tan grande de visitantes en un periodo de tiempo reducido, proporcionan un nivel de ingresos significativo a los proveedores de alojamiento turístico y a los proveedores de transporte. En el caso de los hoteles y otros proveedores, los dos eventos dan lugar a tasas de ocupación muy elevadas, lo que permite a estas empresas crear niveles significativos de ingresos, que ayudan a mantener sus actividades durante el resto del año, especialmente durante la temporada de invierno, y a reinvertir en renovaciones y ampliaciones. Para los proveedores de transporte la pérdida de los eventos representaría un reto importante para continuar con sus operaciones y los eventos ayudan a asegurar las rutas estratégicas, que no serían sostenibles sin los ingresos premium que permiten los dos eventos. Según el informe ambos sectores se mostraron muy interesados en subrayar que los eventos, especialmente el TT, proporcionan un nivel de conocimiento internacional de la marca de la Isla que, de otro modo, sería difícil de conseguir. Los sectores del comercio minorista, del comercio mayorista y de la restauración y el ocio tienen un impacto positivo similar, así como un beneficio más amplio para la isla. En el caso de los minoristas y los mayoristas, los eventos suponen un aumento del 20-30% sobre el comercio normal y, para algunos, pueden suponer una proporción significativa de los ingresos anuales. Para los que se dedican a la restauración y el entretenimiento, los eventos pueden aportar entre el 10% y el 45% de la facturación anual. Los tres sectores señalaron que, debido al aumento del volumen de ventas, pueden conseguir mayores economías de escala con los proveedores, lo que significa que los precios a lo largo del año son más bajos de lo que serían sin los eventos. (Allinson, 2019)

3.3. YEGO

Relacionado con el apartado de las nuevas tendencias del mercado al cambio de motos eléctricas y los problemas medioambientales, este apartado pretende explicar una empresa que se dedica al área de motos compartidas y está usando motos eléctricas para afrontar el problema explicado anteriormente. En las grandes ciudades de España y Francia hay una tendencia de servicios de motosharing. Es una solución de movilidad práctica que reduce la contaminación y a través lo cual los usuarios ahorran tiempo en el desplazamiento, evitando atascos. Este tipo de movilidad supone una alternativa al uso particular de un vehículo, al transporte público o al carsharing. Enseguida se va a explicar el principio de motosharing y además la empresa prometida Yego que se dedica a este ámbito.

3.3.1. El mercado de scootersharing

El sistema o servicio de Scooter Sharing es una modalidad de alquiler por minutos de ciclomotores y scooters eléctricos. Los scooters han sido un importante medio de transporte en muchas partes del mundo durante décadas. El nuevo sector de los scooters compartidos está surgiendo desde 2012. El mercado del scootersharing ha acelerado fuertemente su crecimiento en el último año. El mercado nunca ha sido tan grande, pero sigue siendo un nicho

entre las opciones de movilidad compartida a nivel mundial. Sin embargo, es razonable creer que el mercado de scootersharing se alejará de su nicho, teniendo en cuenta que el alquiler de bicicletas y coches pasó por un proceso similar hace unos años. proceso similar hace unos años. Según el reporte de la empresa Innovation Centre for Mobility and Societal Change (InnoZ) GmbH en el año 2018 el scootersharing comenzó en San Francisco en 2012. Tras una lenta difusión internacional a solo ocho ciudades en 2015, el scootersharing ha comenzado a florecer entre 2016 y 2018. En la actualidad, más de 60 ciudades cuentan con un sistema de scootersharing. En 2018 el 84 % de ellas se encuentran en Europa. Doce ciudades albergan más de un operador, mientras que Madrid y Barcelona tienen seis y cinco operadores. En cuanto al tamaño de la flota, Madrid y París son, con diferencia, las más ambiciosas. El 36 % de la flota mundial de scootersharing tiene su base en estas dos capitales europeas. Madrid dispone de 4.665 y París de 4.300 scooters. Barcelona y Berlín les siguen en el rango. A nivel mundial, el 99% de los sistemas son de flotación libre. Esto significa que los usuarios pueden elegir libremente dónde quieren aparcar su scooter dentro de un área de servicio definida. Sólo el 1% son sistemas puramente basados en estaciones, donde los usuarios acceden y aparcan su scooter en un lugar de alquiler. En general, la flotación libre domina el mercado con diferencia. De 2017 a 2018, el número de scooters casi se triplicó. El año anterior (de 2016 a 2017), el número de scooters casi se cuadruplicó. Por lo tanto, los dos últimos años han sido muy dinámicos en términos de escala global. Más de uno de cada dos scooters se distribuye en España y Francia, que son los dos mercados dominantes. Incluyendo Alemania, dos tercios de la flota mundial se distribuyen en estos tres mercados europeos. En 2017, Alemania ha sido el mercado más importante. Desde entonces, España y Francia han aumentado fuertemente sus flotas, dejando a Alemania en el puesto 3. El sector del scootersharing aún carece de una descripción científica generalizada de las características de los usuarios. Sin embargo, es muy evidente que la mayoría de los usuarios son jóvenes. Muchos usuarios pueden describirse como jóvenes profesionales urbanos. Muchos operadores afirman que los hombres son ligeramente mayoritarios a la hora de utilizar servicios de scootersharing. La distancia de los viajes en scooter como parte de un servicio compartido suele ser de corta a media. 4-5 km es una estimación basada en comunicados de prensa y opiniones de expertos. El valor difiere según el contexto de la ciudad. Al igual que la estimación de la distancia, el tiempo medio por reserva depende del contexto de la ciudad. Sin embargo, el tiempo de viaje estimado tiempo de viaje se sitúa entre 15 y 20 minutos El uso de los scooters sigue un determinado patrón durante la semana. Durante la semana, los picos se encuentran en las mañanas y las tardes, siendo el motivo predominante los desplazamientos al trabajo. Los scooters se utilizan más los jueves después de las 18 horas. Los fines de semana tienden a mostrar un patrón de distribución más generalizado que se correlaciona con las actividades de ocio. El menor número de scooters que se utilizan suele ser un lunes por la mañana alrededor de las 3 de la madrugada. En general, los lunes, sábados y domingo tienen la menor proporción de alquileres. (Howe, 2018)

El scootersharing representa una serie de grandes ventajas frente a poseer un vehículo propio y poder circular cómodamente por vías urbanas durante el tiempo que precisemos a un coste bastante bajo. Ofrece una libertad de rutas dentro del área de cobertura de la compañía y una flexibilidad del horario así que es posible personalizar el servicio de alquiler de motos a los

propios horarios y la duración que necesitemos. También una mayor movilidad, rapidez y fluidez en la ciudad. Además, es más económico que poseer de una moto propia, porque no hay costes de mantenimiento y solo se paga el uso. Por el uso de motos eléctricas el scootersharing también ayuda a reducir la contaminación. (Baranova, 2022)

3.3.2. Descripción de la empresa

Yego es una empresa con sede en Poblenou, Barcelona y ofrece servicios en el ámbito de la micro movilidad. Es una empresa de alquiler de motos eléctricas, a través de una aplicación. Disponen de una flota de 632 motos en Barcelona. También operan en Valencia, Málaga, París y Burdeos. La flota de motocicletas entre todos los municipios donde trabajan es de 2.567 vehículos.

En cuanto al funcionamiento, los usuarios encontrarán una aplicación móvil en la que tendrán que introducir su identidad, facilitar su permiso de conducir y algunos datos. Las motos son equivalentes a un ciclomotor, por lo que basta con ser titular de un carnet B para registrarse. Una vez hecho esto, se abrirá un mapa con la ubicación de los scooters. Al desbloquear el vehículo, se podrá acceder al maletín superior con dos cascos en su interior de dos tamaños diferentes. La empresa da 40 segundos gratis al usuario para que se adapte tranquilamente. En cuanto al precio, Yego ofrece un precio de 0,28 céntimos por minuto. Al final del viaje, el usuario será invitado a tomar una foto del scooter y como lo ha aparcado y tiene que confirmar que ha devuelto los cascos. Al enviar la foto el proceso se ha acabado y el pago se realizará automáticamente a través de la tarjeta bancaria que el usuario ha añadido al principio a la aplicación. (Mustière, 2022)

Según Coca (2021) la empresa prevé con una facturación de 7 millones de euros para el fin de año 2021. En el último año la empresa ha ampliado su oferta, y ahora no solo se dirigen directo a clientes individuales, sino también ofrecen sus servicios destinados a clientes corporativos. Según Coca (2021) en el artículo de The new Barcelona Post, la empresa consiguió ya alrededor de 300 suscripción de negocios de diversas tipologías a este nuevo servicio. En el artículo el cofundador Tim Ougeot explica que también empresas sin obvia necesidad de movilidad durante un día laboral normal están usando los servicios de Yego, ofreciendo a los empleados una manera sostenible de llegar y volver del trabajo. El nuevo servicio de Yego Business ofrece una tarifa especial que se llama Yego Perks. Si las empresas eligen esa tarifa asuman el pago de un porcentaje del gasto que tiene el empleado al usar los vehículos. A través esta tarifa especial, Yego intenta establecer una medida con la cual las empresas puedan contribuir a reducir las emisiones de CO₂ a la atmósfera. La empresa de Yego tiene un crecimiento notable en los últimos años lo que responde a la necesidad de la movilidad compartida y la tenencia del mercado de motocicletas al cambio de las motos eléctricas. Yego ha registrado 3 millones de trayectos en 2021 lo que según el artículo de Coca (2021) significa que cada 12 segundos un usuario realiza una reserva de una de las motos. También indican, que el usuario tiene un perfil de media edad pero que es diferente según la ciudad de operación, la temporada y la franja horaria del servicio. Pero en general son casi 60% hombres y 40% mujeres.

La empresa ha ganado recientemente un concurso para incorporarse a la ciudad de Toulouse. Se supone que el crecimiento de la empresa es debido al cambio de la sociedad de una mentalidad de propiedad o pertenencia propia a una de economía colaborativa priorizando valores de la sostenibilidad. La economía colaborativa es un nuevo modelo de consumo relacionado con el desarrollo de Internet y las nuevas tecnologías de la información y la comunicación. La noción de economía colaborativa se basa en el intercambio, la puesta en común y la colaboración entre individuos de bienes, servicios, recursos, tiempo o conocimientos, con o sin intercambios monetarios, a través de plataformas dedicadas. La economía colaborativa implica transacciones a corto plazo entre iguales para compartir el uso de bienes y servicios ociosos o para facilitar la colaboración y suele implicar algún tipo de plataforma en línea que pone en contacto a compradores y vendedores. La economía colaborativa está creciendo y evolucionando rápidamente. Según el artículo de Investopedia los vehículos privados no se utilizan durante el 95% de su vida útil. Por ello, empresas como Yego están creciendo rápidamente. (Munichiello y Scott, 2020)

4. PLAN ESTRATÉGICO PARA EL DESARROLLO DEL DEPORTE DE MOTOCICLISMO EN AUSTRIA

El Plan Estratégico se basa en los capítulos anteriores. El análisis ha demostrado que el motociclismo no sólo tiene una influencia económica positiva directa en los demás países europeos, sino también indirecta a través del turismo y las actividades de ocio que produce. Además, el país se beneficia de los eventos nacionales e internacionales a nivel económico, pero también la reputación como país orientado al deporte y la imagen mejoran positivamente. Así mismo, hay que tener en cuenta los aspectos ecológicos del uso de la moto. Sin embargo, no hay que olvidar los riesgos y los retos del uso de la moto. En definitiva, el análisis del mercado europeo dejó claro que el deporte ofrece un gran potencial para los países que quieran promoverlo y aumentar su práctica. A partir de ahí, la siguiente sección intenta presentar un análisis de Austria en términos del deporte. Además, se describen la misión y la visión y los valores del plan estratégico, tras lo cual se proponen las líneas estratégicas y los programas basados en el análisis de Austria, pero también en la adaptación y el seguimiento de los casos de éxito seleccionados y las acciones llevadas a cabo por los demás países europeos.

4.1. Análisis del Mercado

En 2020, había un total de 570.760 motocicletas registradas para su uso en carretera en Austria. Esta cifra ha aumentado continuamente en los últimos años, en algo menos de 21.000 en comparación con el año anterior. En total, se matricularon en Austria unas 32.200 motocicletas por primera vez en 2020.

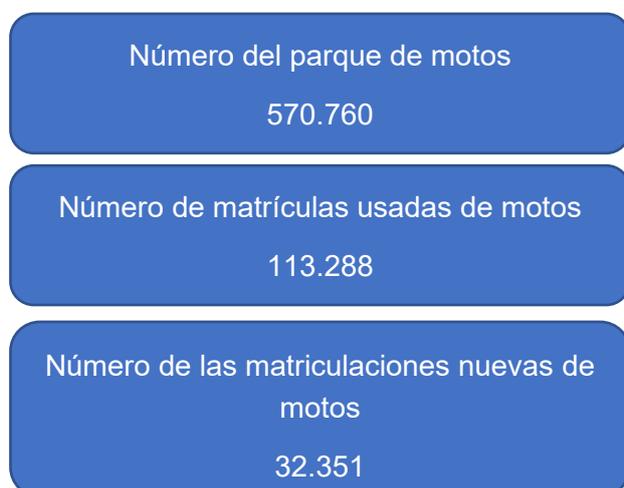


Tabla 7 Números del parque de moto, matriculaciones nuevas y matrículas usadas en Austria en 2020, (en unidades)

Fuente: Statista. Consulta: abril 2022

La siguiente Figura muestra el número de nuevas matriculaciones de motocicletas en Austria por cilindrada desde 2005 hasta 2020. En 2020, se matricularon en Austria unas 3.700 motocicletas con una cilindrada de entre 501 y 750 cc.

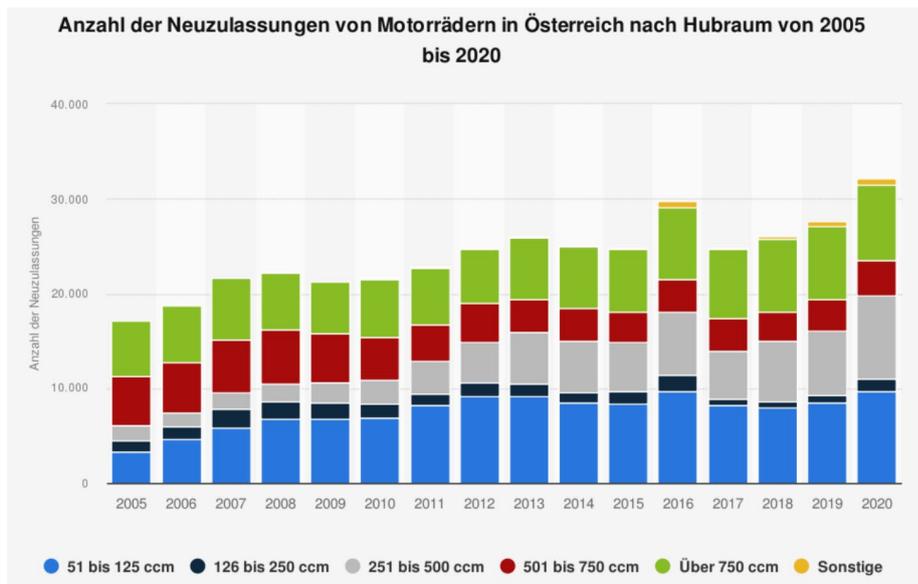


Figura 13 Matriculaciones nuevas de motocicletas en Austria entre 2005 y 2020, por cilindrada, (en unidades)
Fuente: Statista Research Department, 2022

Figura 14 muestra el número de motos producidas en 2020, que son 140.252 unidades. En total se han exportado un número de 133.900 motos e importado 62.667. El valor de producción de las motos es a 1,04 mil millones.

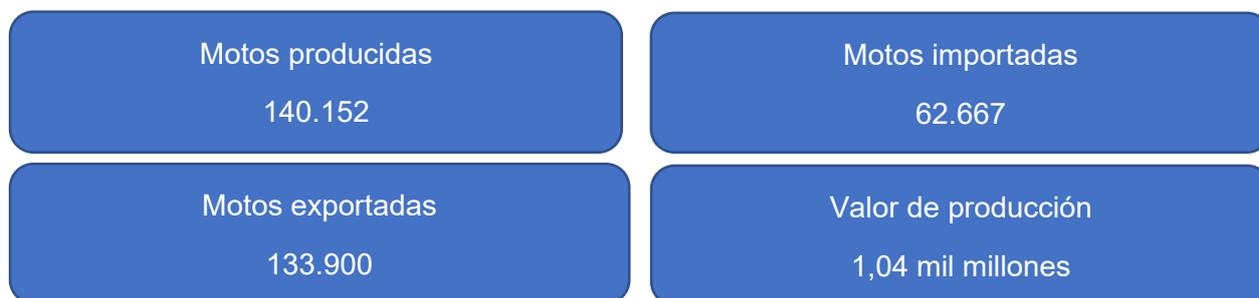


Figura 14 Número motos producidas, exportadas, importadas e el valor de producción en 2020, (en unidades)
Fuente: Statista Research Department, 2022

Esta estadística muestra el volumen de negocio del sector Comercio de motocicletas, piezas y accesorios de motocicletas, así como mantenimiento y reparación de motocicletas en Austria en los años 2010 a 2015 y una previsión de Statista hasta el año 2022 (en millones de euros). Según las previsiones, la facturación se situará en torno a los 1.785 millones de euros en 2022.

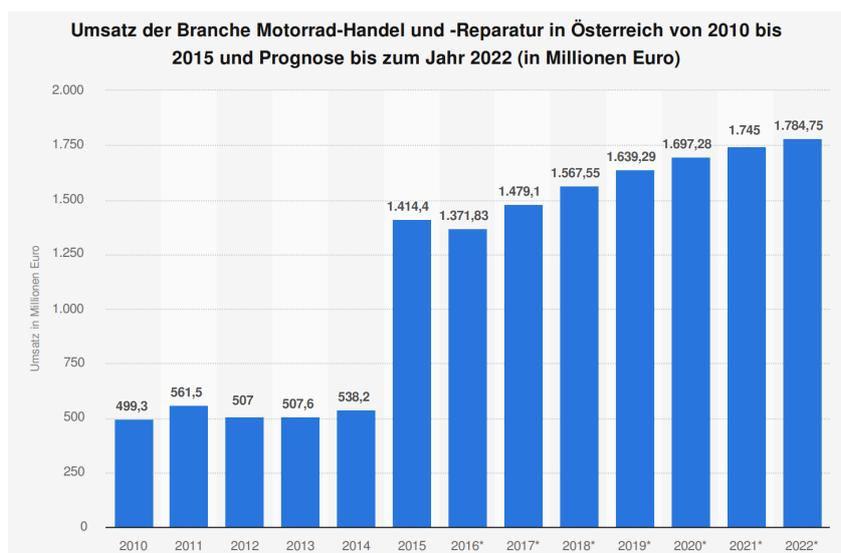


Figura 15 volumen de negocio del sector Comercio de motocicletas, piezas y accesorios de motocicletas, así como mantenimiento y reparación de motocicletas en Austria en los años 2010 a 2015, en millones
Fuente: Statista Research Department, 2022

4.2. Análisis de Debilidades

Una de las debilidades son las políticas en contra de las motociclistas. Por ejemplo, está prohibido conducir en una moto de más de 95 decibel en Tirol. Desde el verano de 2020, esta prohibición se ha introducido en el curso de un proyecto piloto con el fin de reducir la contaminación acústica, a veces flagrante, en algunas rutas muy transitadas. Según un estudio sobre el ruido de las motos en Außerfern 2019, las motos con más de 95 decibelios fueron excluidas del magnífico panorama alpino en Außerfern, al menos en cinco tramos de carretera con una longitud total de 126 kilómetros. Los infractores se enfrentan a multas de 220 euros. No es posible seguir conduciendo. Además, el Tirol depende en gran medida del turismo. Muchos turistas en moto de Alemania se verían ahuyentados definitivamente por la prohibición. (ÖAMTC, 2021)

Otra debilidad es que hay solo pocos hoteles que directamente se dirigen a motociclistas y son especialmente abiertos por este fin en relación con el número de pasos posibles de recorrer, no aprovechando del potencial de la industria y del turismo. Claramente estos hoteles también sirven a otras personas, pero se promocionan y llaman motohoteles para atraer motociclistas. Enseguida un mapa de estos motohoteles, que se dedican a este sector. En toda Austria hay un número de 27 de estos hoteles según el portal de Alpenpässe, cual está haciendo un análisis de número de hoteles dedicados a este sector y de número de pasos/rutas de montaña. (Alpenpässe, 2022)

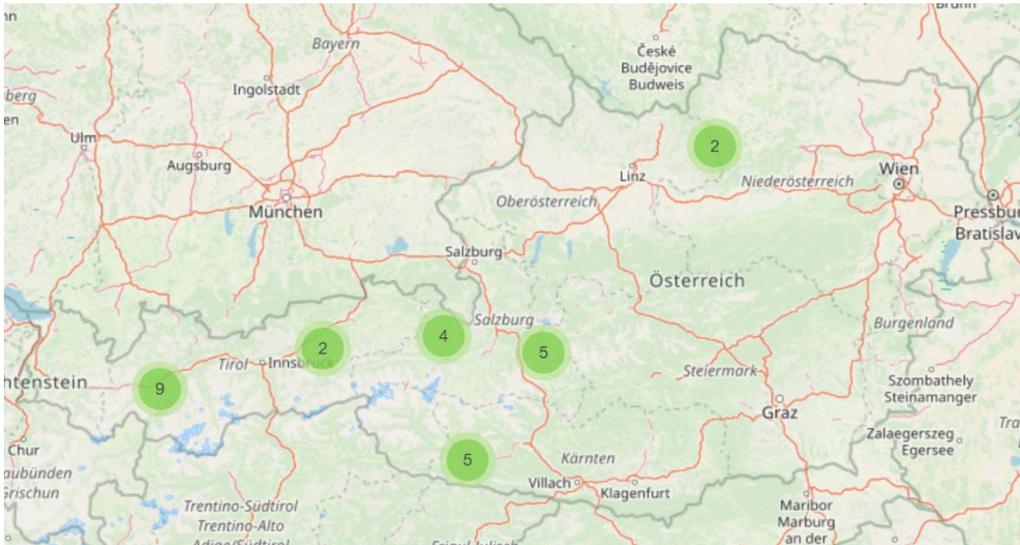


Gráfico 1 mapa del número de los motohoteles, dedicados al sector de motociclismo en Austria, 2022
Fuente: Alpenpässe, 2022

Otra debilidad es el clima. Austria, situada en el corazón de Europa, se encuentra en una zona climática templada. Los paisajes de Austria incluyen montañas mayores y menores, colinas y llanuras. Las condiciones meteorológicas varían ligeramente a lo largo del país; las regiones de las tierras bajas del norte y el este tienen condiciones de influencia continental, con inviernos más suaves y veranos más calurosos, con precipitaciones moderadas durante todo el año. Las zonas del sureste de Austria tienen veranos más largos y cálidos, casi mediterráneos.

En la parte occidental del país, la influencia del clima atlántico templado se deja sentir con más fuerza. En consecuencia, esta parte está sujeta a condiciones meteorológicas más extremas; los inviernos suelen ser fríos y los veranos más bien cálidos. El oeste también se caracteriza por sus elevadas precipitaciones. La diversidad de condiciones topográficas y climáticas da lugar a una flora y fauna muy versátil.

Las características geográficas de las regiones más montañosas del país han dado lugar a otra zona climática, el clima alpino, que hace que los inviernos sean más fríos que en altitudes inferiores. Las temperaturas dependen en gran medida de la altitud, con una media de menos 5 grados Celsius.

El mes más frío en Austria suele ser enero. La capa de nieve invernal dura desde finales de diciembre hasta marzo en los valles, desde noviembre hasta mayo a unos 1.800 m, y se vuelve permanente en muchos años por encima de los 2.500 m. Las temperaturas comienzan a subir de nuevo en febrero. En marzo, las temperaturas pueden alcanzar los 12 grados Celsius. Los veranos pueden ser calurosos, con temperaturas que a veces alcanzan los 30 grados Celsius o más (las temperaturas máximas giran en torno a los 35 grados Celsius en julio). Las noches de verano suelen ser frescas.

Las precipitaciones se distribuyen de forma bastante uniforme a lo largo de todo el año. Sin embargo, los meses de mayo, septiembre y la primera mitad de octubre suelen ser los más secos; abril y noviembre suelen ser los periodos más lluviosos.

Una vez más, la altitud determina el patrón de precipitaciones; mientras que las zonas altas de los Alpes pueden tener una media de precipitaciones superior a los 2.000 mm anuales, algunas regiones de las llanuras de Austria sólo tienen 600 mm anuales. De junio a agosto, las lluvias suelen producirse en forma de tormentas eléctricas, a veces intensas, que pueden provocar granizo y nevadas en las regiones montañosas de los Alpes, incluso en verano.

Por eso el clima no es ideal para ir en moto. Hay meses que son perfectos para motociclistas en Austria, pero no es posible ir en todo el año, al menos no en las regiones de Alpes. En el este y norte sería posible con ropa adecuada. (Austrian Embassy, 2021)

Como se ha visto en el análisis de Europa en capítulo 2.2 en Tabla 3 se han listado los más importantes eventos en el sector de motociclismo y Austria tiene solo pocos acogidos de estos. De los eventos listados en esa tabla Austria solo tiene 4 eventos de carreras como MotoGP, MotoE, Speedway, y una carrera de la world enduro super series. España por ejemplo está acogiendo solo de la MotoGP cuatro carreras.

Alemania al contrario a Austria como país al lado, y con un clima similar tiene una carrera de speedway grand Prix, de speedway euro championships, de MotoGP, de MotoE, de MXGP, de Superenduro, y de EnduroGP. Austria también solo tiene un evento promocional y Alemania tiene 5 de la lista. En OEM Eventos Austria está acogiendo dos y Alemania seis. Está claro que Austria no está aprovechando del potencial de estos eventos, no solo en relación con el imagen y la promoción de deporte y el país sino también económicamente como ya se ha analizado anteriormente en capítulo 2.

4.3. Análisis de Fortalezas

Una de las fortalezas de Austria en relación con el mercado de motos es la campaña de financiación del Ministerio Federal de Protección del Clima, Medio Ambiente, Energía, Movilidad, Innovación y Tecnología (BMK) cual apoya la compra y el uso operativo de vehículos eléctricos ligeros, ciclomotores y motocicletas eléctricos que funcionen exclusivamente con electricidad procedente de fuentes de energía renovables. Se financia la adquisición de nuevos vehículos eléctricos ligeros (clases L2e, L5e, L6e y L7e) y de vehículos de dos ruedas con propulsión puramente eléctrica de las clases L1e y L3e (ciclomotores y motocicletas eléctricas). La financiación de vehículos con tracción eléctrica sólo es posible si se utiliza exclusivamente electricidad procedente de fuentes de energía renovables. Las subvenciones están disponibles para todas las empresas y otras organizaciones empresariales. Además, las autoridades públicas regionales, las asociaciones y las instituciones confesionales también pueden presentar solicitudes. Pero no solo hay ayudas para compañías si no también para personas privadas. A partir de 2022, también se apoyará económicamente la compra de vehículos con formas de propulsión alternativas para los particulares. El presupuesto total de financiación para la Ofensiva de Movilidad Eléctrica 2022

es de 167,2 millones de euros (aunque también incluye los coches). La compra de una e-motocicleta estará subvencionada con 1.900 euros a partir de la entrada en vigor del proyecto de E-Movilidad 2022. Las motos eléctricas recibirán 1.200 euros y los ciclomotores electrónicos seguirán recibiendo 800 euros. En cuanto a la infraestructura de recarga, las subvenciones ascienden a un máximo de 600 euros para un Wallbox privado o a un máximo de 1.800 euros para una estación de recarga doméstica controlable y con capacidad de comunicación para su instalación en un edificio de varios pisos en el curso de una instalación comunitaria. (Kommunalkredit public consulting GmH, 2022)

Otra fortaleza de Austria es la naturaleza y su número de pasos de Alpes que son perfectos para las mejores rutas en moto. Hay más que 195 pasos y rutas por montaña. Enseguida una tabla con los más visitados pasos en Austria por distrito (Bernhart, 2021)

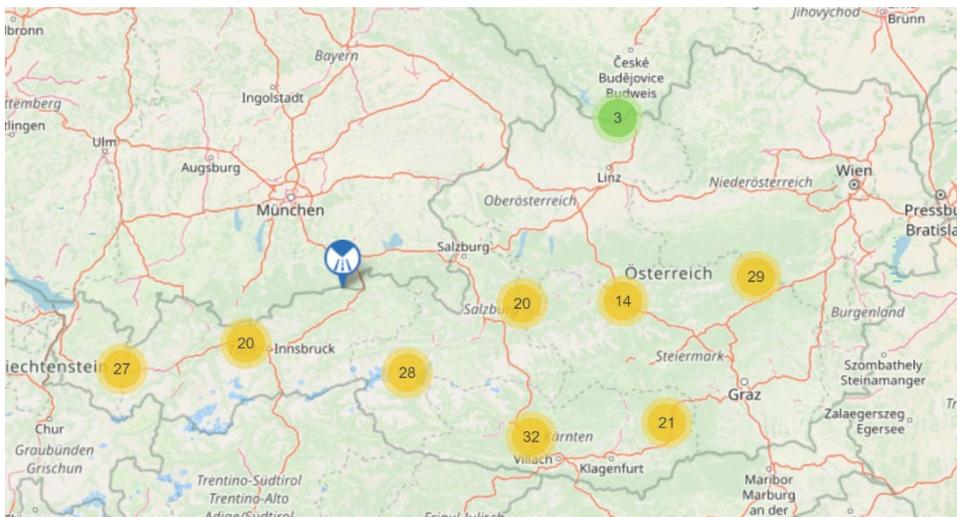


Gráfico 2 mapa de los pasos de montaña en Austria 2022
Fuente: Alpenpässe, 2022

Debilidades
<ul style="list-style-type: none"> • Reglas/Políticas del país o de los gobiernos en contra por ejemplo es prohibido de conducir motos de más de 95 decibelios en Tirol <ul style="list-style-type: none"> • Clima • Pocos eventos (ferias, eventos promocionales, OEM, carreras etc.) <ul style="list-style-type: none"> • Poca oferta turística (hoteles dedicados a motociclistas)
Fortalezas
<ul style="list-style-type: none"> • Subvenciones para empresas que usan vehículos eléctricos ligeros <ul style="list-style-type: none"> • Buen estado de pistas, auto rutas, circuitos • Número de pasos de Alpes para rutas en moto

4.4. Definición del plan estratégico

Para seguir mejorando y encarar el futuro es necesario que el país de Austria haga una reflexión y análisis para lo que pueda contribuir este plan estratégico, que se concluye con unas líneas y actuaciones a llevar a cabo. Puede servir como una iniciativa que se podría llevar a cabo por gobiernos locales o del estado.

4.5. Objetivos

El objetivo principal se trata de la promoción y el aumento de la práctica deportiva y el uso de las motos, especialmente enfocado en los jóvenes para garantizar una base y un desarrollo en el futuro. El objetivo complementario se dirige al posicionamiento de Austria. El posicionamiento deseado es que Austria sea visto como referencia en el ámbito del motociclismo y uso de motos en Europa y que colabore con otros países y entidades para seguir creciendo la visibilidad y la práctica del motociclismo.

4.6. Misión

La misión es establecer un fomento y la promoción de la práctica deportiva del motociclismo y del uso de motos en general entre los ciudadanos de Austria.

4.7. Visión

La visión del plan estratégico es encontrar posibilidades y opciones para que el motociclismo se acerque a la gente y sea más practicado por los habitantes de Austria, pero también con el objetivo de dirigirse a las generaciones más jóvenes, ya que constituyen la base y el futuro para un mayor uso de la moto a largo plazo. La visión es fomentar una determinada cultura del motociclismo, que se caracterice por un mayor volumen de motocicletas y por oportunidades de turismo y ocio orientadas a ello, para lo cual hay que seguir desarrollando los puntos fuertes del país y minimizar los débiles. Además, es establecerse como un país competitivo, económicamente fuerte ofreciendo una oferta deportiva de la práctica del motociclismo y una oferta del uso de la moto para el día a día variada para todas edades, socialmente asequible y popular con vocación de promoción deportiva, donde la juventud tiene una oportunidad de poder practicar y conocer el deporte en las mejores condiciones posibles.

4.8. Valores

Los valores contienen el compromiso con la calidad de la oferta, la orientación al cliente y la sostenibilidad, autenticidad y transparencia, innovación y responsabilidad ambiental.

4.9. Áreas estratégicas

Una vez analizado el país y concretado la misión, visión y sus objetivos y valores correspondientes, que se quieren alcanzar y que sirven como guía en todo el desarrollo de este plan, se debe dividir en tres grandes áreas las problemáticas u oportunidades que se deben confrontar y atender para aprovechar las fortalezas y minimizar las debilidades del país.

La primera área se concentra en el deporte y la mejora de la oferta en general pero también no olvidándose de los niños en edad escolar. El área uno incluye el tema de la sostenibilidad y la oferta y posibilidad del uso de la moto. La segunda pretende mejorar la visibilidad y los conocimientos y se concreta en la proyección externa. La última presenta maneras de aprovechar la infraestructura existente y como mejorarla aún más. Cada área trate de incrementar el desarrollo del motociclismo y la visibilidad afrontando fortalezas y oportunidades o minimizando debilidades y riesgos.

4.9.1. Área 1. Motociclismo y mejora de la oferta (incluso en edad escolar y oferta sostenible)

La primera área trata de fomentar el uso de la moto y la práctica del deporte. El área incluye acciones de identificar tendencias nuevas en relación con la sostenibilidad por ejemplo o con tendencias de la preferencia del uso. El ámbito de sostenibilidad debe adaptar los ejemplos anteriormente explicados en el apartado de casos exitosos de los otros países europeos. Por ejemplo, el caso de Yego y del Motosharing es una acción que se podría implementar en ciudades elegidos en Austria para poder minimizar las emisiones y el tiempo de desplazamiento, así como el problema de aparcamiento.

4.9.2. Área 2. Motociclismo y comunicación

El área tres trata de proponer acciones cuales podrán aumentar la visibilidad externa y el conocimiento del deporte y los servicios de Austria como país que podría ofrecer una variedad de acciones para el uso de moto. Por ejemplo, se proponen ideas de marketing y publicidad cuales pueden ayudar a mejorar la percepción externa. Esta área trata especialmente el ámbito turístico y de ocio en el cual las personas pueden disfrutar de la naturaleza de Austria en la moto.

4.9.3. Área 3. Motociclismo e Infraestructura

El área de la infraestructura tiene como objetivo la inversión y el mejoramiento de instalaciones, pistas y auto rutas ya existentes y la implementación de nuevos. Además, se trata de implementar una oferta turística y de ocio, la cual se orienta a la cultura de las motos y ofrece servicios dirigidos a motociclistas. Junto con los objetivos se deben prever acciones para un aumento de la accesibilidad de las instalaciones y pistas, tanto en las ya existentes como en las que se pretenden implementar.

4.10. Líneas estratégicas, Programas y actuaciones

Para la mejora de la visualización y la comprensión en el siguiente apartado se va a concretar cada línea estratégica para cada área estratégica, los programas y finalmente las acciones en una tabla y no como texto continuo. Se va a elaborar una tabla para cada área.

Área estratégica	Línea estratégica	Programas	Actuaciones	
Mejora de la oferta	Aprovechando nuevas tendencias	Adopción de sistemas tecnológicos y mecanismos que faciliten el acceso a la oferta y ofrecen una oferta más sostenible	Colaboración con Yego o ayuda gubernamental para ellos para el implemento de una sede en una ciudad elegida en Austria, preferiblemente en el este o norte, con clima mas suave en invierno	
			Apoyo a iniciativas que fomentan la práctica deportiva del Motociclismo como el caso de ADAC	
	Fomentar el uso de la moto entre los ciudadanos	Desarrollo de actuaciones de fomento del deporte de motociclismo en colaboración con entidades	Convenios de colaboración con otros países europeos exitosos	
			Diseño de itinerarios turísticos que se pueden recorrer con la moto	
		Fomento del aprovechamiento del tiempo de ocio en el uso de la moto	Incluir los diseños de itinerarios turísticos para descarga en la web de turismo y en la web de clubes de moto (véase caso ADAC)	
			Actuaciones de sensibilización clarificar riesgos y como minimizarles	
			Desarrollo de eventos deportivos o eventos turísticos	
		Adaptar la oferta a las necesidades de los segmentos de población	Identificar nuevas tendencias y desarrollar nuevos programas en relación con las tendencias y necesidades de los segmentos	Programa infantil
				Programa para chicas para promover el deporte entre los dos géneros, y minimizar la desigualdad

			Programa de actividades dirigidas a la prevención de riesgos para la población adulta y clases dirigidas
--	--	--	--

Área estratégica	Línea estratégica	Programas	Actuaciones
Comunicación	Incrementar el conocimiento de los servicios e infraestructuras ofrecidos	Aprovechar las herramientas de marketing y comunicación que ofrece el internet y las redes sociales etc.	Mejor uso de las redes sociales
			Uso de las herramientas del web
			Diseño y desarrollo de un plan de marketing para aumentar la promoción de motociclismo y los acciones en relación con el deporte
		Formular criterios de comunicación	Introducir sistema de herramientas de comunicación para garantizar una transmisión coherente
			Formular criterios de comunicación y publicación para cada canal
	Promoción de Austria como país prometedor del uso y de la práctica de la moto, especialmente en relación con el ámbito turístico y de ocio	Organización de eventos de motociclismo (véase el caso de Isle of Man)	Selección y fomento de eventos de interés
			Participación institucional en la organización de eventos
		Promover el uso de las instalaciones ya existentes para poder captar los eventos de interés	
		Promoción del turismo del motociclismo	Implementar un sitio web especialmente dirigido a rutas que se pueden recorrer con la moto por Austria, con las mejores vistas, tips necesarios, ayuda de planificación, ayuda de información necesaria de reglas que cumplir etc como el caso de ADAC Trips/Maps
	Buscar nuevos modelos de financiación que permitiría	Investigar nuevos modelos de financiación	Participar en foros o colaborar con otros países para aprender de su experiencia

	una mejor prestación del servicio y una mejora de la comunicación	Fomentar colaboraciones con patrocinadores	Desarrollar proyectos de patrocinio por ejemplo a través de eventos o a través de instituciones a infraestructuras o nuevos proyectos con patrocinadores interesados en la promoción y el aumento del uso de la moto
	Implementar modelos de continuo seguimiento, control	Percepción y satisfacción de los clientes o ciudadanos de Austria en general,	Continuo análisis de la situación actual y de posibles tendencias,
			Implementar un sistema de sugerencias y reclamaciones por parte del cliente o ciudadano
			Implementar de un plan de seguimiento de acciones

Área estratégica	Línea estratégica	Programas	Actuaciones
Infraestructura	Aprovechar de infraestructura ya existente	renovación y reconversión de espacios existentes	Implementar un plan de acción para el mejoramiento de las instalaciones y la infraestructura
			Identificar las dimensiones adecuadas para la realización de las actividades de supervisión, con el suelo, la temperatura y el material adecuados.
			Ampliación, diversificación de las instalaciones
			Dejar participar los ciudadanos en una encuesta para la realización de mejoras
			Crear espacios activos en las zonas no utilizadas de las instalaciones y sus zonas exteriores.
			mejorar espacios no deportivos en las instalaciones para una oferta más amplia

	Optimizar el mantenimiento de la infraestructura existente	Control y seguimiento y planificación de las acciones necesarias	Implementar mecanismos de control del estado de la infraestructura
			Identificar elementos a modernizar
			Valorar los elementos de las instalaciones y prever el momento de sustitución
	Garantizar la accesibilidad a la práctica deportiva del motociclismo		Análisis de la distribución demográfica y de las instalaciones asociadas para la construcción de nuevas instalaciones en zonas estratégicas
			revisión del sistema de ayudas y recursos municipales
			Creación y promoción de espacios de libre acceso gratuitos
			implementar instalaciones escolares para un uso más abierto, accesible e igualitario

5. CONCLUSIONES

Este trabajo no tiene capacidad para ofrecer un análisis exhaustivo de la situación actual, ni para planificar en detalle las posibles mejoras y acciones. Sin embargo, el objetivo de este documento es ofrecer una visión general y mostrar las tendencias para seguir investigando y planificando medidas para el futuro. A partir de este trabajo, las autoridades estatales, federales o locales podrán llevar a cabo en el futuro una investigación más intensa y precisa si realmente quieren promover y desarrollar el automovilismo en Austria. Además, este trabajo ya ofrece enfoques de soluciones, que podrán ser tratados con más detalle en el futuro y analizados para ver si existen los recursos necesarios para su aplicación. Este trabajo ha demostrado que Austria ofrece un potencial de mejora en lo que se refiere al deporte del motor debido a las buenas infraestructuras existentes y a la importante posición del turismo en el país, pero estas posibilidades no se están aprovechando. En el ámbito de la oferta y la comunicación, apenas se ha trabajado hasta ahora y apenas se han llevado a cabo acciones.

En este apartado se resumen las ideas más importantes de cada uno de los capítulos del presente trabajo. A continuación, se detallan las conclusiones a las que hemos llegado, con el orden que se ha seguido capítulo a capítulo.

Respecto al análisis del mercado:

- 1.- El sector de motociclismo es un sector con un peso relevante en la economía europea. Los mayores mercados europeos son Italia, España, Alemania, y Francia.
- 2.- El mercado está incrementando continuamente en los últimos años. En el año 2021 las matriculaciones de motocicletas los mayores mercados europeos (es decir, Francia, Alemania, Italia, España) aumentaron un 7,8% en comparación con 2020. En 2021 se matricularon un total de 949.400 motocicletas en los principales mercados europeos, frente a las 880.700 unidades de 2020.
- 3.- El sector del motociclismo está produciendo 5.8 millones de euros al PIB europeo, de lo cual el mayor subsector es el de reparadores y mantenimiento. El total de las ventas de los fabricantes y comerciantes de motocicletas fueron de 35.900 millones de euros en 2019. El valor total de la producción asociada a estas ventas se cifra en 15.800 millones de euros en 2019.
- 4.- En cuanto al empleo directo, el 42% de los puestos de trabajos de la fabricación se encuentra en Italia, siguiendo con Austria con 15%. En todo el sector de la fabricación y el comercio de motocicletas, el 21% de los puestos de trabajo se encuentran en Italia, el 19% en Alemania, el 12% en Francia, el 10% en el Reino Unido, el 9% en España y el 5% en Austria.
- 5.- El gasto de los espectadores en los eventos de motos por sí solo ha estimulado una contribución de valor añadido bruto de 376 millones de euros al PIB europeo.
- 6.- Los principales eventos deportivos de motocicletas generaron el equivalente a 9.000 puestos de trabajo a tiempo completo. El mayor número de personas empleadas en trabajos

de organización o dirección de estos eventos deportivos se encuentre en España (1.800 puestos de trabajo o el 20% del total en Europa).

7.- Se estima que 5 millones de espectadores asistieron a los principales eventos deportivos de motos en toda la UE-27 y el Reino Unido en 2019. Según Figura 9 más personas acudieron a un gran evento deportivo de motociclismo en España en 2019, que en cualquier otro país de Europa. Se supone el 20% del total de espectadores de toda Europa.

8.- El gasto de los visitantes a los eventos promocionales estimula la actividad económica en las industrias orientadas al turismo (transporte, servicios de alimentación y alojamiento, etc.) y a lo largo de sus cadenas de suministro. El visitante medio gasta 1.000 euros por viaje. Esto representa un gasto adicional importante en los países anfitriones, que asciende a 651 millones de euros de los 651.000 visitantes internacionales.

Respecto a los beneficios medioambientales:

9.- El primer beneficio se destaca en el factor cultural y el estilo de vida que genera el motociclismo. Los miembros suelen compartir un estilo de vida, una cultura y un amor por sus vehículos y significa formar parte de una familia. Las motos sirven como medio para reforzar la cohesión social. Tienen una fuerte identidad de grupo y existe una fuerte cohesión entre generaciones y naciones.

10.- La movilidad por ocio representa más del 50% de la distancia anual recorrida por las personas en los países desarrollados y las motocicletas se utilizan con fines de ocio y turismo alrededor del 70% del tiempo. En este contexto, las motocicletas se utilizan normalmente para viajes cortos de fin de semana para visitar lugares pintorescos o para viajes de larga distancia en vacaciones

11.- La duración del trayecto en moto es un 30% más corta que la de los coches (31 minutos frente a 44 minutos).

12.- Las motocicletas suponen un ahorro de costes debido al menor uso de combustible y a los costes de funcionamiento. Para un viajero medio en Europa, utilizar una moto (545 euros) cuesta casi un tercio de lo que cuesta utilizar un coche (1.435 euros) a lo largo de un año.

13.- Las motos emiten muchos menos gases de efecto invernadero que los coches. El análisis de Oxford Economics muestra que el factor de emisión medio de una motocicleta europea (hasta 250cc) es de 64g/km de emisiones de CO₂. Esto equivale a aproximadamente un tercio de las emisiones respectivas de un coche.

14.- El 40% de los accidentes de los vehículos de dos ruedas se deben a las malas infraestructuras (sobre todo a las carreteras en mal estado) y otro 33% de los accidentes se producen en los cruces y son causados por los conductores de automóviles, el 27% son mortales.

15.- Un cambio significativo en el mercado de las motocicletas es el aumento de las motocicletas eléctricas. En 2020, España fue el país con mayor número de matriculaciones de motocicletas eléctricas, con unas 6.100. En segundo plazo sigue Italia con 5.607, lo cual

significa un aumento extremo del año anterior, en el que solo tenían un número de 1.664 de motos eléctricas matriculadas. Justo detrás siguen Francia con 3.336 en 2020 y Alemania con 2.602. En general, en 2020 se matricularon más de 18.600 motocicletas eléctricas en la Unión Europea, lo que supone un aumento de aproximadamente la mitad del volumen de ventas de 2019 en los mercados clave.

Respecto al plan estratégico:

16.- Las debilidades de Austria se centran en las políticas del gobierno, el clima, en el poco aprovechamiento de posibles eventos a realizar, poca oferta, y pocas acciones turísticas dirigidos a motociclistas.

17.- Las fortalezas se centran en la naturaleza impresionante, las subvenciones para motos eléctricas, y el buen estado general de las autopistas.

18.- Posibles áreas estratégicas se dirigen a la mejora de la oferta, en la comunicación de la cual y la promoción y en la infraestructura.

19.- Posibles Acciones se centran en colaboraciones con otras entidades (en todas las áreas estratégicas), en el aprovechamiento de la infraestructura existente y la implementación de diseños de itinerarios turísticos, ofertas turísticas. Además, se propone la adaptación de la oferta a las necesidades de los diferentes segmentos, incluyendo la población menor. En el área de comunicación se propone el uso de las herramientas digitales, y la formulación de criterios de comunicación. Muy importante para el mejor desarrollo del deporte es el fomento de eventos de interés, y la participación en la organización de estos.

6. LIMITACIONES

Las motocicletas apenas se mencionan en la literatura turística y en la literatura en general. La bibliografía sobre el motociclismo en general es escasa. Las investigaciones sobre el motociclismo tienden a centrarse en aspectos de seguridad o en desarrollos técnicos o se centran en subgrupos como Harley Davidson o Hell's Angels y no son muy representativas del sector motociclista en general. Además de la poca información disponible, el tema y el mercado de Europa es un muy amplio lo cual hace difícil de explicar todo en esta tesis. Otra dificultad fue, entender en los datos encontrados que está incluido y que no. Por ejemplo, en el análisis del mercado en los datos y figuras no siempre es posible destacar que forma parte de por ejemplo un subsector o no, o por ejemplo cuales tipos de motos están incluidos y cuáles no. Igualmente, para el análisis de Austria casi no se encuentra información, especialmente sobre el DAFO. Se ha intentado visualizar tendencias y este trabajo no se puede ver en totalidad, sino como un trabajo que ayuda a un mejor entendimiento de la situación actual y de las posibles opciones para el mejoramiento futuro.

7. REFERENCIAS

Libro

Kelly, J.R. (1995). *Leisure*, 4a edición. London, Allyn & Bacon, 4-32

Capítulo

Atkins, P. (2013). "Materiales Inorgánicos", en *Principios de Química*, 5ª edición. México, Editorial Médica Panamericana, p. 205-234

Dolles, H., Dibben, M., & Hardy, A., (2018). "Motorcycle Racing and Neo-Tribes at the Isle of Man", en *Neo Tribes: Consumption, Leisure and Tourism*, Cham (Switzerland): Palgrave Mcmillan / Springer International Publishing AG, p.119-134.

Recuperado

de:

https://www.researchgate.net/publication/324062203_Motorcycle_Racing_and_Neo-Tribes_at_the_Isle_of_Man Consulta: 15 de marzo de 2022

Artículo / Paper

Allinson, A. (2018). TT & Festival of Motorcycling Economic Impact Assessment Part 1. *Isle of Man Government*. Recuperado de <https://www.gov.im/media/1361842/2018-05-08-tt-and-festival-of-motorcycling-economic-impact-assessment-part-1.pdf>

Allinson, A. (2019). TT & Festival of Motorcycling Economic Impact Assessment Part 2. *Isle of Man Government*. Recuperado de <https://www.tynwald.org.im/business/opqp/sittings/20182021/2019-GD-0028.pdf>

Böckmann, M. (2013). The Shared Economy: It is time to start caring about sharing; value creating factors in the shared economy. The University Twente, Faculty of Management and Governance. Recuperado de <https://docplayer.net/55818476-The-shared-economy-it-is-time-to-start-caring-about-sharing-value-creating-factors-in-the-shared-economy.html>

Dorocki, S. (2018). Changes in the Market of Two and Three-wheeled Motor Vehicles in Europe at the Beginning of the 21st Century. *Entrepreneurial Business and Economics Review*, 6(1), 175-193. <https://doi.org/10.15678/EBER.2018.060110>

Godden, D. et. al. (2021). The Economic importance of Motorcycles to Europe. *Oxford Economics*, Recuperado de https://www.acem.eu/images/publiq/2021/Oxford_Economics_-_The_economic_importance_of_motorcycle_to_Europe.pdf

Grubbe, M, Otto, S. (2011). Impacts and special drivers of Leisure Mobility. *Institute for Ecological Economic Research (IÖW)*,

Haworth, N. (2012). Powered two wheelers in a changing world—Challenges and opportunities. *Accident Analysis & Prevention*, 44, 12-18. Recuperado de <https://eprints.qut.edu.au/39279/1/c39279.pdf>

Howe, E. (2018). Global Scootersharing Market Report 2018. *Innovation Centre for Mobility and Societal Change (InnoZ) GmbH*, Recuperado de <https://www.motoservices.com/media/attachments/global-scootersharing-market-report-2018.pdf>

Litman, T, Doherty, E. (2009). Transportation Cost and Benefit Analysis Techniques, Estimates and Implications. *Victoria Transport Policy Institute*. Recuperado de <https://eclass.upatras.gr/modules/document/file.php/CIV1532/2.8%20Transportation%20Cost%20and%20Benefit%20Analysis.pdf>

Machado, C. A. S., Hue, N. P. M. de S., Berssaneti, F. T., & Quintanilha, J. A. (2018). An overview of shared mobility. *Sustainability (Switzerland)*, Vol. 10.

Santos, G. (2018). Sustainability and shared mobility models. *Sustainability (Switzerland)*, 10(9). Recuperado de <https://doi.org/10.3390/su10093194>

Sykes, D. Kelly, K.G. (2016). Motorcycle drive tourism leading to rural tourism opportunities. *Tourism Economics*, 22, 543-557. <https://doi.org/10.5367/te.2014.0454>

Yperman, I. (2011). Commuting by motorcycle: impact analysis. *Transport & Mobility Leuven*, Recuperado de https://www.svmc.se/upload/SMC%20centraIt/Dokument/rapporter/PTW_Belgium_Study_FEBIAC_ENG.pdf

Página web

Allen, J. (2020). "What's the future for one of racing's 'most risky' sports?". *Motorsport.com*. (<https://www.motorsport.com/roadracing/news/isle-of-man-tt-future/4845088/>), Consulta: 15 de marzo de 2022

Bernhart, N. (2021). „PÄSSE“. *Motoalps*. ([https://www.motoalps.com/de/paessee.html#:~:text=P%C3%A4sse%20%2D%20Motorradtouren%2C%20%C3%96sterreich%2C%20Italien%2C%20Schweiz&text=I+m%20Dreil%C3%A4ndereck%20%C3%96sterreich%2C%20Italien%20und,Kaunertaler%20Gletscherstra%C3%9F%20oder%20Silvretta%20Hochalpenstra%C3%9F%20e.\)](https://www.motoalps.com/de/paessee.html#:~:text=P%C3%A4sse%20%2D%20Motorradtouren%2C%20%C3%96sterreich%2C%20Italien%2C%20Schweiz&text=I+m%20Dreil%C3%A4ndereck%20%C3%96sterreich%2C%20Italien%20und,Kaunertaler%20Gletscherstra%C3%9F%20oder%20Silvretta%20Hochalpenstra%C3%9F%20e.))) Consulta: 20 de mayo de 2022

Baranova, M. (2022). "Motosharing: qué es, cuántas compañías hay en España y qué tarifas ofrecen". *Neo Motor*. (<https://neomotor.sport.es/actualidad/movilidad/motosharing-que-es-cuantas-companias-hay-en-espana-y-que-tarifas-ofrecen.html>), Consulta: 18 de marzo de 2022

Carey-Clinch, C. (2021). "Fundamental Change to Motorcycling Proposed by the Government". *National Motorcyclists Council*. (<https://www.uknmc.org/news/fundamental-change-to-motorcycling-proposed-by-the-government>), Consulta: 13 de marzo de 2022

Coca, M. T. (2021). “La marca de motos compartidas Yego incorpora ‘Ebikes’ y servicios para empresas”. The New Barcelona Post. (<https://www.thenewbarcelonapost.com/empresa-motos-compartidas-yego-incorpora-ebikes-patinetes-y-servicios-para-empresas/>), Consulta: 18 de marzo de 2022

Desc. (2020). “Electric scooter market: trends, dynamics, brakes and opportunities” Velco. (<https://velco.tech/en/electric-scooter-market-trends/>) Consulta: 02 de marzo de 2022

Desc. (2021). “Förderkonzept”. ADAC Stiftung Sport. (<https://www.adac-motorsport.de/adac-stiftung-sport>), Consulta: 15 de marzo de 2022

Desc. (2022). “ADAC Trips App “. ADAC. (<https://www.adac.de/services/apps/trips/>), Consulta: 15 de marzo de 2022

Desc. (2022). “ADAC Fahrsicherheitstrainings”. ADAC. (<https://www.adac.de/services/fahrsicherheitstrainings/motorrad/>), Consulta: 15 de marzo de 2022

Desc. (2021) “ADAC Road Racing Academy 6-13 Jahre” ADAC. (<https://www.adac-motorsport.de/adac-road-racing-academy/6-13-jahre>), Consulta: 15 de marzo de 2022

Desc. (2021). “Motorrad Safety League 2022 powered by ADAC”. ADAC. (<https://www.adac.de/-/media/pdf/fahrsicherheit/safetyleague-2022-teilnahmebedingungen-und-reglement.pdf>) Consulta: 15 de marzo de 2022

Desc. (2022). FÖRDERUNGSAKTION „Elektro-Leichtfahrzeuge, Elektro-Mopeds und Elektro-Motorräder für Betriebe“ Kommunalkredit public consulting GmbH. (<https://www.umweltfoerderung.at/betriebe/foerderungsaktion-elektro-zweiraeder-fuer-betriebe.html>) Consulta: 19 de mayo de 2022

Desc. (2021). „Förderungen von E-Fahrzeugen für Privatpersonen in Österreich“ ÖAMTC. (<https://www.oeamtc.at/thema/elektromobilitaet/foerderungen-von-e-fahrzeugen-fuer-privatpersonen-in-oesterreich-43021895>) Consulta: 20 de mayo de 2022

Desc. (2022). “Unterkünfte”. Alpenpässe. (<https://www.alpenpaesse.de/hotels/at>) Consulta: 20 de mayo de 2022

Desc. (2021). “Climate” Austrian Embassy. (<https://www.austria.org/climate>) Consulta: 20 de mayo de 2022

García, G. (2018). “KTM invertirá 500 millones de euros en el desarrollo de motos eléctricas”. Híbridos y Eléctricos. (<https://www.hibridosyelectricos.com/articulo/actualidad/ktm-invertira-500-millones-euros-desarrollo-motos-electricas/20181108123206022977.html>), Consulta: 13 de marzo de 2022

Loweg, R. (2020). "ADAC hilft Motorrad-Talenten". AutoPresse. (<https://auto-presse.de/autonews.php?newsid=621980>) Consulta: 15 de marzo de 2022

Maral, Z. (2019). "Guía de clasificación y categoría de tu moto eléctrica – Su nomenclatura" (<https://motoalternativa.com/clasificacion-moto-electrica-por-homologacion-construccion-uso/>) Consulta: 16 de mayo de 2022

Meticulous Research (2022). "Europe electric scooter market worth \$210.63 billion and 25.69 million units by 2028". Meticulousresearch.com. (https://www.meticulousresearch.com/pressrelease/460/europe-electric-scooter-market-2028?utm_source=Globnewswire&utm_medium=Paid&utm_campaign=Product&utm_content=17-01-2022) Consulta: 02 de marzo de 2022

Munichiello, K. Scott, G. (2020). "Sharing Economy". Investopedia. (<https://www.investopedia.com/terms/s/sharing-economy.asp>), Consulta: 18 de marzo de 2022

Mustière, A. (2022). "Toulouse : comment Yego, qui loue des scooters en libre-service, va reconquérir les usagers". La Depeche. (<https://www.ladepeche.fr/2022/03/04/toulouse-comment-yego-qui-loue-des-scooters-en-libre-service-va-reconquerir-les-usagers-10148560.php>), Consulta: 18 de marzo de 2022

Ordonez de Barraicua, M. (2021). "New research highlights the economic and mobility benefits of two-wheelers in Europe". European Association of Motorcycle Manufactures. (<https://www.acem.eu/new-research-highlights-the-economic-and-mobility-benefits-of-two-wheelers-in-europe>) Consulta: 01 de marzo de 2022

Williams, G. W. (2019). "TT's £31.7m boost to economy". Isle of Man Today. (<https://www.iomtoday.co.im/news/tts-ps317m-boost-to-economy-228017>), Consulta: 17 de marzo de 2022

Willingers, D. (2021). "Blog: Motorcycles will be the logical choice after coronavirus". The Federation of European Motorcyclists' Associations. (<https://www.femamotorcycling.eu/after-coronavirus/>), Consulta: 01 de marzo de 2022