



Estrategia estatal por la bicicleta



es.movilidad



GOBIERNO
DE ESPAÑA

MINISTERIO
DE TRANSPORTES, MOVILIDAD
Y AGENDA URBANA



#es.bicicleta

#es.ciclista

#es.saludable

#es.sostenible



Índice

1 | Introducción - *Pag. 7*

3 | Áreas temáticas y bloques de acciones - *Pag. 17*

- 3.1 Área 1. Cambio cultural: sensibilización, formación y comunicación
- 3.2 Área 2. Salud, bienestar y dimensión social de la bicicleta
- 3.3 Área 3. Infraestructura ciclista
- 3.4 Área 4. Instrumentos para facilitar la movilidad ciclista
- 3.5 Área 5. La bicicleta como medio de transporte cotidiano
- 3.6 Área 6. Seguridad y regulación
- 3.7 Área 7. Ocio y deporte en bicicleta
- 3.8 Área 8. Cicloturismo
- 3.9 Área 9. Visión empresarial de la bicicleta
- 3.10 Área 10. Coordinación institucional y financiación

2 | Justificación y desarrollo de la estrategia - *Pag. 4*

- 2.1 Beneficios de la bicicleta
- 2.2 Contribución de la bicicleta a los objetivos de desarrollo sostenible
- 2.3 La visión de la Estrategia estatal por la bicicleta
- 2.4 Hacia una Estrategia estatal por la bicicleta
- 2.5 Prioridades de la Estrategia estatal por la bicicleta

4 | Gobernanza, gestión y financiación de la estrategia *Pag. 145*

- 4.1 Gobernanza de la estrategia
- 4.2 Gestión de la estrategia
- 4.3 Financiación

Elaborado por:



MINISTERIO
DE TRANSPORTES, MOVILIDAD
Y AGENDA URBANA



MINISTERIO
DEL INTERIOR



Con el apoyo de:



MINISTERIO
PARA LA TRANSICIÓN ECOLÓGICA
Y EL RETO DEMOGRÁFICO



MINISTERIO
DE POLÍTICA TERRITORIAL
Y FUNCIÓN PÚBLICA



MINISTERIO
DE INDUSTRIA, COMERCIO
Y TURISMO



MINISTERIO
DE TRABAJO
Y ECONOMÍA SOCIAL



MINISTERIO
DE SANIDAD



MINISTERIO
DE EDUCACIÓN
Y FORMACIÓN PROFESIONAL



MINISTERIO
DE CULTURA
Y DEPORTE



MINISTERIO
DE AGRICULTURA, PESCA
Y ALIMENTACIÓN



MINISTERIO
DE DERECHOS SOCIALES
Y AGENDA 2030



MINISTERIO
DE ASUNTOS ECONÓMICOS
Y TRANSFORMACIÓN DIGITAL

1. Introducción



1 INTRODUCCIÓN

El Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (MITMA) ha desarrollado “es.movilidad”, la Estrategia de Movilidad Segura, Sostenible y Conectada 2030, que guiará las actuaciones del MITMA en materia de movilidad, infraestructuras y transportes en los próximos 10 años. La Estrategia constituye, junto con la Agenda Urbana Española, el pilar estratégico del Ministerio para afrontar los retos de la movilidad en los próximos 10 años, y se complementa con el desarrollo de la futura Ley de Movilidad Sostenible y Financiación del Transporte.

La Estrategia de Movilidad entiende la movilidad como un derecho, un elemento de cohesión social y de crecimiento económico, y pretende dar soluciones a los problemas reales de movilidad de la ciudadanía desde una perspectiva amplia y transversal. Se sustenta en tres pilares o principios básicos: la **seguridad** de personas y bienes, entendida como el sustrato sobre el que se asienta el sistema de movilidad; la **sostenibilidad** en lo social, en lo económico y en lo medioambiental; la **conectividad**, entendida por un lado desde la vertiente de la digitalización y el avance tecnológico y, por otro, como conectividad multimodal y como conectividad con Europa y el mundo. Es una estrategia cuyos objetivos están perfectamente alineados con los compromisos internacionales y con la Estrategia Europea de Movilidad Sostenible e Inteligente.

En este escenario, el fomento de la movilidad no motorizada, dentro de la cual la bicicleta es un elemento fundamental, adquiere un papel fundamental, ayudando a conseguir una movilidad más sostenible, con la conectividad entre modos y la seguridad como elementos claves para su desarrollo.

Bajo este marco, el MITMA ha elaborado, partiendo de los trabajos llevados a cabo por la Dirección General de Tráfico (DGT), la Estrategia Estatal por la Bicicleta (EB), con un horizonte temporal hasta 2025. Una Estrategia que tiene como propósito impulsar la bicicleta en todos sus ámbitos, y que por lo tanto involucra a un gran número de actores, tanto de las AA. PP., como del sector empresarial y la sociedad civil.

La EB se entiende como una de las actuaciones fundamentales dentro de la Estrategia de Movilidad Segura, Sostenible y Conectada 2030, incluyéndose dentro del eje de actuación 1, “Movilidad para todos”.

Esta EB condensa las visiones que han planteado, a través de un proceso de trabajo colaborativo, organizaciones como la Mesa Española de la Bicicleta (MEB), la Red de Ciudades por la Bicicleta (RCxB), la Coordinadora en Defensa de la Bici (ConBici), la Federación Española de Municipios y Provincias (FEMP), diferentes Ministerios de la Administración General del Estado, y representantes de Entidades Locales y Comunidades Autónomas.

Además, la EB ha contado con aportaciones en los grupos de trabajo creados con operadores de transporte, empresas y cooperativas del sector de la bicicleta, operadores turísticos, asociaciones de peatones, de personas con discapacidad, fundaciones por la seguridad vial, los sectores de la formación, la consultoría, la ingeniería, el emprendimiento social, el académico, responsables de entornos naturales, federaciones deportivas, académicos y especialistas en equidad y género. En definitiva, en su elaboración han participado múltiples actores involucrados de un modo u otro en el fomento de la movilidad ciclista. Esta diversidad de puntos de vista es posiblemente uno de los mayores valores que puede aportar la EB al impulso de la bicicleta.



Estrategia Estatal por la Bicicleta

Mediante esta EB, se establecen una serie de áreas y objetivos estratégicos que deben orientar, en los próximos años, las prioridades en las políticas públicas en torno a la bicicleta. Pero, además, la Estrategia nace con la ambición de impulsar las actuaciones que se necesitan para hacer de la bicicleta un modo de transporte, ocio, deporte y turismo que aporte valor a la sociedad. Para ello, se articulan un sistema de instrumentos que, liderados por organizaciones tanto del sector público como empresarial y del tercer sector, coordinan y dan impulso a un conjunto de más de 200 acciones estratégicas.

En los últimos años han sido aprobados varios planes o estrategias de fomento de la bicicleta tanto en ámbito local y autonómico como internacional. Dentro de este último, cabe destacar la Estrategia Ciclista Europea (https://ecf.com/system/files/EUCS_full_doc_small_file_o.pdf), redactada por la Federación Europea de Ciclismo (ECF), o el Plan Pan Europeo de la Bicicleta (<https://thepep.unece.org/index.php/node/825>), aprobado en mayo de 2021. Sin embargo, no ha existido hasta ahora un documento de este tipo de ámbito estatal, lo cual era ampliamente demandado por todos los sectores interesados en la bicicleta.

El Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, como responsable de la coordinación de las acciones contempladas en la Estrategia Estatal por la Bicicleta, aspira a que esta constituya un punto de inflexión en el esfuerzo general por impulsar la bicicleta en España. Así, a partir de su aprobación, la sociedad puede encontrar un punto de encuentro en esta Estrategia y, sobre todo, hacer de ella un espacio compartido de trabajo colaborativo hacia un fin común: obtener todo el valor público que la bicicleta puede ofrecer.



2. Justificación y desarrollo de la estrategia

2 JUSTIFICACIÓN Y DESARROLLO DE LA ESTRATEGIA

La bicicleta no es únicamente un medio de transporte más, su utilización produce valor para la sociedad en términos, no solo de movilidad, sino también de habitabilidad, salud, medio ambiente, equidad, sociabilidad, etc. Y no solo produce beneficios para aquellos que se desplazan en bicicleta, sino también para el resto de la ciudadanía, al liberar espacio y reducir la contaminación atmosférica y la emisión de ruidos.

La Estrategia de Movilidad anteriormente mencionada refleja un **cambio de paradigma** en el MITMA, que pasa de ser un Ministerio centrado en la provisión de infraestructuras **a planificar la movilidad en su conjunto**, para dar un buen servicio público **priorizando el mayor beneficio social**.

El MITMA quiere abordar los retos medioambientales, tecnológicos, sociales y económicos, a la vez que debe garantizar el derecho a la movilidad como elemento que contribuye al bienestar, al crecimiento económico y a la creación de puestos de trabajo, dando respuesta a **la necesidad de una transición hacia una movilidad más segura, más sostenible y más conectada**.

Bajo esta perspectiva, la bicicleta, gracias a los beneficios que representa para la movilidad, la salud y el medioambiente, se convierte en un elemento fundamental dentro de la Estrategia de Movilidad.

En este escenario, el MITMA aborda el impulso de la Estrategia por la Bicicleta con el objeto de coordinar las diferentes políticas y acciones en torno a la promoción de este medio de transporte desde todos sus ángulos, desde la movilidad cotidiana o el cicloturismo hasta sus beneficios para la salud, pasando por su uso recreativo y deportivo, por las oportunidades sociales y económicas y el desarrollo empresarial del sector.

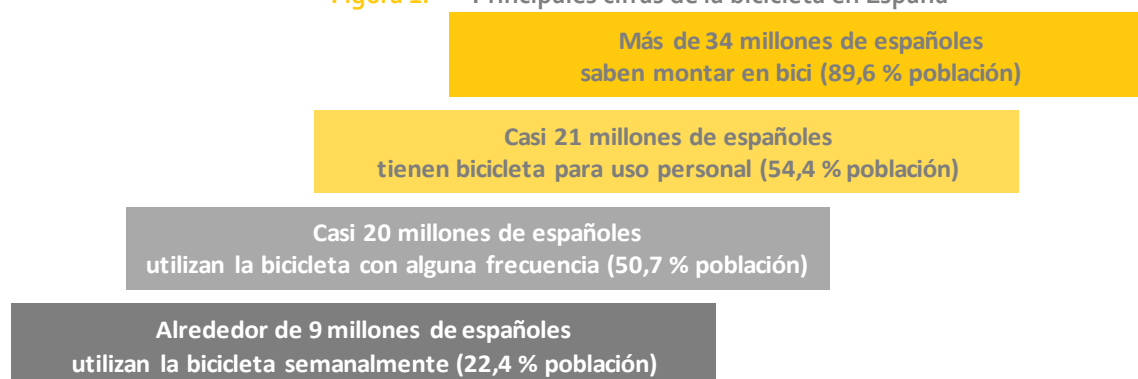


2.1 BENEFICIOS DE LA BICICLETA

En los últimos años se ha producido en España un aumento significativo en el uso de la bicicleta, constatándose que al uso lúdico de la bici se ha unido de forma cada vez más decidida el uso para los desplazamientos cotidianos en el ámbito urbano.

El último Barómetro de la Bicicleta en España, publicado en noviembre de 2019 por la Red de Ciudades por la Bicicleta (RCxB) y la DGT, arroja los datos mostrados en el cuadro siguiente. Al mismo tiempo, el informe El Sector de la Bicicleta en Cifras en 2019, publicado por la Asociación de Marcas y Bicicletas de España (AMBE), cifra en 2,3 millones el número de bicicletas que se vendieron en España entre los años 2018 y 2019, período en el que se generaron unas ventas en el sector del ciclismo por un importe superior a 3500 millones de euros. Igualmente, el año 2020 culminó con la cifra récord de más de un millón y medio de bicis nuevas vendidas en España, un incremento del 24,10 % respecto al año anterior y el mayor desde que se disponen registros. Las ventas del sector ciclismo superaron los 2600 millones de euros en ese año 2020. Todas estas cifras demuestran el interés creciente en el uso de la bicicleta en España.

Figura 1. Principales cifras de la bicicleta en España



Fuente: Barómetro de la Bicicleta en España 2019

Al tratarse de un vehículo con un amplio margen de precios de compra se pueden encontrar modelos para todos los niveles de poder adquisitivos. La existencia de bicicletas para casi cualquier uso junto con la actual diversidad de precios ha favorecido una cultura emergente de uso de la bicicleta, así como una mejor percepción social por su carácter sostenible y saludable. Tendencia que se pone de manifiesto en los resultados del Barómetro de la Bicicleta, en el que se refleja que **tres cuartas partes de los hogares españoles (el 71.8 %) poseen una bicicleta.**

El desplazamiento urbano en bicicleta presenta numerosas ventajas a nivel personal y familiar frente al desplazamiento en vehículo a motor. Entre ellas, se pueden citar que el tiempo del trayecto en bicicleta es más previsible que mediante vehículos a motor, o que ayuda a la economía familiar al reducir el coste en transporte. Asimismo, incrementa la actividad física, así como la productividad y la sociabilidad, disminuyendo además el estrés. Todas estas ventajas pueden conducir a una mejor experiencia del usuario de la bicicleta frente al del coche o incluso del transporte público.

Todas estas razones han convertido a la bicicleta en parte fundamental de los planes de movilidad urbana sostenible (PMUS) y en el desarrollo de las Smart Cities, que consideran a este vehículo como uno de los elementos principales de integración e inclusión para impulsar la movilidad sostenible y segura, como así demuestra la proliferación de los servicios públicos de bicicletas compartidas. En los entornos periurbanos, la bicicleta puede ser un mecanismo de descongestión del tráfico de acceso a las ciudades y, al mismo tiempo, un elemento impulsor de la intermodalidad ya que permite conectar diferentes modos de transporte.

En las zonas rurales, por el pequeño tamaño y el menor tráfico, la bicicleta facilita el desplazamiento y la movilidad activa en el interior de los núcleos rurales y entre poblaciones. Y al mismo tiempo contribuye a las economías locales a través del turismo o el ocio, mediante la recuperación de los caminos y entornos naturales abandonados o descuidados, y la actividad que se lleva a cabo por los Centros BTT (Bicicleta Todo Terreno), que han proliferado en los últimos años.

Barreras

No obstante, existen algunos factores que plantean ciertas barreras objetivas o subjetivas a la hora de decantarse por la bicicleta como medio de transporte.

El robo de bicicletas, especialmente en las ciudades, es un problema persistente y en aumento. El 17,8 % de ciclistas han sufrido un robo en los últimos 5 años, según el último Barómetro de la Bicicleta.

El relieve puede constituir un obstáculo, especialmente en los territorios con una orografía más acusada, pero que puede ser salvable con bicicletas eléctricas o la combinación con el transporte público.

En caso de accidente, los usuarios de bicicleta están más expuestos a daños graves que los usuarios de otros tipos de vehículos. Según un estudio de la Comisión Europea, un 8 % del total de muertes en carreteras interurbanas corresponde a ciclistas y la tendencia va en ligero aumento, por lo que la Comisión está trabajando en que el uso de la bicicleta sea más seguro. En España, el 5 % de las personas fallecidas en accidente de tráfico en 2019 eran ciclistas. No obstante, tanto la paulatina construcción de infraestructura ciclista segura como el incremento generalizado de la movilidad en bicicleta está contribuyendo a que disminuyan los accidentes de tráfico en general. A su vez, un mayor número de ciclistas redundan en un tráfico más calmado y seguro.

La DGT, en el marco del movimiento de reducir los límites de velocidad y lograr calles calmadas, y con el objetivo de disminuir la siniestralidad de los usuarios vulnerables en las vías urbanas, ha modificado recientemente el Reglamento de Circulación para limitar la velocidad en vías urbanas. Desde mayo de 2021, en las vías donde no hay diferencia de altura entre la calzada y la acera, la velocidad máxima permitida es de 20 km/h. En las aquellas de un solo carril por sentido, 30 km/h y, cuando hay dos o más carriles por sentido, 50 km/h. Con estos nuevos límites se pretende no solo aumentar la seguridad y reducir el número de accidentes y la gravedad de estos, sino avanzar hacia un modelo urbano en el que los desplazamientos activos y no contaminantes tengan cada vez mayor importancia.

Beneficios

Por otra parte, existe una serie de beneficios asociados al incremento en el uso de la bicicleta, que la hacen muy interesante como apoyo a diversas políticas públicas.

- **Salud:** el aumento de la actividad física mejora la salud física y mental, incrementa la esperanza de vida y la calidad de vida, reduce el sedentarismo y el riesgo de padecer enfermedades crónicas no transmisibles, etc.

El uso de la bicicleta como vehículo para la movilidad en las ciudades genera un beneficio directo para la salud de los europeos, según el estudio The UE Cycling Economy, estimado en 52 000 millones de euros, equivalente al gasto sanitario anual de España.

- **Movilidad:** reduce la congestión y el estrés del tráfico, mejora la seguridad vial en su conjunto, mejora la intermodalidad, etc.

La bicicleta es un modo de transporte ágil y eficaz para distancias hasta 10-15 km, presentado tiempos de viaje más competitivos que otros modos. Además, consume menos espacio en la vía pública, permitiendo ganar espacio para el peatón.

- **Economía:** genera empleo e inversiones, favorece la economía local y rural, crea tejido tecnológico e industrial, contribuye a la reducción del gasto sanitario, etc.

El impulso del uso de la bicicleta favorece el desarrollo del sector (fabricación y venta de bicicletas), pero también colabora en la potenciación de otros sectores como el turismo, la hostelería, la logística urbana, etc. El cicloturismo ayuda a la desestacionalización del turismo y la promoción económica y social de territorios con menor demanda de actividad turística.

- **Medioambiente:** no produce ruidos, no genera emisiones de gases o partículas, contribuye al ahorro energético, etc.

Se estima que en la Unión Europea el uso regular de la bicicleta ya contribuye con 90.000 millones de euros debido al ahorro de emisiones de gases (The UE Cycling Economy).

- **Equidad:** la bicicleta contribuye a avanzar hacia una sociedad más equitativa, facilitando el derecho a la movilidad de todas las personas y el acceso a bienes y servicios. Es un elemento fundamental para lograr pueblos y ciudades más amables y compactas.



2.2 CONTRIBUCIÓN DE LA BICICLETA A LA AGENDA 2030 Y A LOS OBJETIVOS DE DESARROLLO SOSTENIBLE (ODS)

La Agenda 2030 y los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS), son una llamada universal a la adopción de medidas para poner fin a la pobreza, proteger el planeta y garantizar que todas las personas gocen de paz y prosperidad. Aprobados por la Asamblea General de las Naciones Unidas en 2015 con la firma de 193 países, crear un conjunto de objetivos mundiales relacionados con los desafíos ambientales, políticos y económicos de nuestro mundo.

El desarrollo sostenible ha sido desde siempre uno de los ejes centrales del proyecto común europeo desde la puesta en marcha de la Estrategia de Desarrollo Sostenible de la UE en 2001, que ha ido evolucionando hasta integrarse en la Estrategia de Movilidad de la Comisión Europea, presentada en 2020 y alineada con el Pacto verde europeo y la Agenda 2030 de la ONU.

La bicicleta puede hacer una contribución muy positiva a los retos de la Agenda 2030, impulsando mejoras en los objetivos en los que tanto Europa como España deben aplicar un mayor esfuerzo en los próximos años. De hecho, son varios los ODS en los cuales la bicicleta puede desempeñar un papel fundamental. Entre ellos, salud y bienestar, energía asequible y no contaminante, comunidades y ciudades sostenibles, producción y consumo responsables, acción por el clima y alianzas para lograr los objetivos.

Dentro de los retos, las políticas aceleradoras y las prioridades de actuación identificadas en el proceso de elaboración de la Estrategia de Desarrollo Sostenible 2030, y ya incluidas en el documento de Directrices Generales de la Estrategia aprobado por el Consejo de Ministros, se incluyen varios asuntos estrechamente relacionados con la movilidad ciclista.

En este sentido, dentro del proceso de la Estrategia de Desarrollo Sostenible 2030, para el cumplimiento de las políticas aceleradoras se han identificado prioridades de actuación relacionadas con la fiscalidad que mejoren la imposición medioambiental como mecanismo para fomentar la movilidad sostenible.

Asimismo, también se ha incluido como una prioridad de actuación garantizar la movilidad, sostenible segura y conectada en los entornos urbanos y metropolitanos, que persigue el impulso de la descarbonización de la movilidad urbana y la mejora de la calidad del aire a través de diferentes medidas dirigidas al propio tejido de las ciudades y sus infraestructuras, así como a la potenciación y optimización del transporte urbano y metropolitano, siendo el cambio modal uno de los principales ejes de la descarbonización.



2.3 LA VISIÓN DE LA ESTRATEGIA ESTATAL POR LA BICICLETA

La visión de la Estrategia Estatal por la Bicicleta (EB) contempla un futuro mejor para la sociedad gracias al impulso del uso de la bicicleta en todos sus ámbitos. De este modo, la visión de EB plantea las siguientes aspiraciones:

- **Aumento de la cuota modal de la bicicleta en detrimento del uso de los vehículos a motor.** La implementación de las acciones contenidas en la Estrategia está dirigida a facilitar que cada vez más personas elijan la bicicleta como medio de transporte para desplazamientos cotidianos que actualmente se hacen en coche o motocicleta. El PNIEC establece un objetivo concreto de cambio modal para 2030 del 35% de los pasajeros-km que hoy se realizan en vehículos particulares de combustión hacia otras fuentes no emisoras. De este cambio modal, se prevé que un 20% se dirija a actuaciones de movilidad no motorizada, bicicleta, u otras medidas como el teletrabajo.
- **Disminución de los accidentes de tráfico y su gravedad,** al reforzarse la seguridad ciclista y reducirse el número de desplazamientos en vehículos de motor en favor de la movilidad ciclista. Además, un mayor número de ciclistas en la vía contribuye, por un lado, al calmado del tráfico, y por otro, a que los conductores de los vehículos a motor se acostumbren a la presencia de bicicletas y adapten su conducción en consecuencia.
- **Mejora de la salud** gracias al aumento de la movilidad activa, colaborando así a la reducción del riesgo de obesidad, de diabetes, de algunos tipos de cáncer y de problemas cardiovasculares.
- **Mejora de la calidad del aire,** al ser la bicicleta un vehículo de cero emisiones. Como consecuencia, se prevé la disminución de los problemas de asma, alergias y otras complicaciones respiratorias que afectan muy especialmente a la infancia, personas mayores y personas con enfermedades crónicas. También se prevé la reducción de los niveles de ruido ambiental en las ciudades, fuente de graves problemas de salud para la población residente.
- **Mayor protagonismo de opciones de ocio y turismo más activas,** tanto urbanas, como rurales o en la naturaleza, con un aumento de la oferta respecto al modelo de turismo tradicionalmente imperante en España.
- **Avance en la igualdad de género,** garantizando una movilidad menos dependiente económicamente y más flexible, lo que redundará en mayor libertad, independencia y empoderamiento.
- **Mayor autonomía en la infancia y la adolescencia,** al existir la posibilidad de una movilidad autónoma, reduciendo la dependencia del vehículo de motor —en el cual no hay alternativa a que sea conducido por un adulto—. También supone una mayor independencia las personas mayores, pudiendo utilizar la bicicleta para muchos de sus desplazamientos. Asimismo, se fomenta la sociabilidad en espacios urbanos más amables, tranquilos y seguros, reduciendo así situaciones de aislamiento y soledad.



Estrategia Estatal por la Bicicleta

- **Pueblos y ciudades más amables y pacíficas**, con tráfico calmado a velocidades que favorezcan la seguridad de ciclistas y peatones, en especial de los colectivos más vulnerables, como la infancia y las personas mayores o personas con discapacidad. La bicicleta contribuye a reducir los desplazamientos motorizados y, como consecuencia, las ciudades soportan menos tráfico, menos congestión, menos emisiones y menos ruido. En consecuencia, se logra una mejora en la calidad de vida tal y como propugna la Agenda Urbana Española, cuyas líneas de actuación están perfectamente alineadas con las de esta estrategia.
- **Puesta en valor, a través del cicloturismo, del patrimonio cultural e histórico de las ciudades y territorios**. Una oferta de cicloturismo de alta calidad puede atraer a turistas más respetuosos con el entorno a ciudades y destinos rurales interiores, mitigando la masificación del turismo en destinos tradicionales de sol y playa.
- Contribución de la bicicleta al **impulso de la economía local** a través de los comercios especializados en bicicletas y del cicloturismo, lo cual beneficia de manera indirecta el sector de la hostelería, hotelero y otro tipo de comercios. Zonas tradicionalmente aisladas o con economías locales deprimidas se pueden beneficiar de un mayor número de visitantes, atraídos por su facilidad para el uso de la bicicleta.
- **Mayor dinamismo del sector de la bicicleta y crecimiento de la industria, los servicios y las marcas nacionales**, gracias a un mayor volumen y diversificación del mercado. Potenciación de la rentabilidad y competitividad del sector, creándose más empleo especializado. Mejora del tejido industrial y comercial, especialmente en el entorno local y aumento del número de puntos de venta y talleres de bicicletas, con una imagen moderna y atractiva para los clientes.
- **Reparto de mercancías en ciudad más sostenible medioambientalmente**. Un aumento en la proporción de repartos que, dentro del ámbito urbano, se hacen en bicicleta en lugar de en vehículo de motor contribuye a descongestionar el tráfico y libera espacio que puede ser dedicado al disfrute de toda la ciudadanía.

En general, la bicicleta contribuye a una economía baja en carbono, con menor gasto energético y menos emisiones, y más productiva gracias a una menor congestión de las ciudades. Una economía con empleos de calidad, profesionalizados y homologados, distribuidos de modo equilibrado entre las ciudades y el entorno rural, además de entre el centro a periferia.



2.4 HACIA UNA ESTRATEGIA ESTATAL POR LA BICICLETA

La promoción del uso la bicicleta en todos sus ámbitos (movilidad, ocio, deporte, turismo, empresa) involucra a numerosos agentes, tanto en las AA. PP. como asociaciones, universidades y sectores privados. Es necesario, por tanto, plantear una visión y objetivos comunes como base para promover instrumentos de colaboración y coordinación entre todos los actores interesados en este desarrollo.

En este escenario la Estrategia nace con la ambición de impulsar las actuaciones que se necesitan para hacer de la bicicleta un medio de transporte, ocio, deporte y turismo que aporte valor a la sociedad y ayude a lograr el cambio de modelo de movilidad. Para ello plantea una serie de objetivos y acciones para orientar, en los próximos años, las prioridades en las políticas públicas en torno a la bicicleta y al cambio de modelo cultural hacia una movilidad sostenible.

2.4.1 Proceso de elaboración

La Estrategia Estatal por la Bicicleta es fruto del trabajo y coordinación de numerosos departamentos ministeriales, administraciones autonómicas y locales y asociaciones representativas tanto del sector profesional como de los usuarios de la bicicleta. La redacción de la Estrategia se inició en el seno del Consejo Superior de Tráfico, Seguridad Vial y Movilidad Sostenible, asumiendo la Dirección General de Tráfico del Ministerio del Interior la labor de secretaría y coordinación del grupo. Asimismo, se estableció un comité técnico conformado por representantes de los departamentos ministeriales con mayor peso en el fomento de la bicicleta, así como las principales asociaciones del sector de ámbito nacional. Estas organizaciones fueron las siguientes (se muestran sus denominaciones actuales):

- Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana
- Dirección General de Tráfico del Ministerio del Interior
- Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico
- Instituto para la Diversificación y Ahorro de la Energía (IDAE)
- Federación Española de Municipios y Provincias (FEMP)
- Red de Ciudades por la Bicicleta
- Coordinadora en Defensa de la Bici (ConBici)
- Mesa Española de la Bicicleta [conformada por la Asociación de Ciclistas Profesionales (ACP), Asociación de Marcas y Bicicletas de España (AMBE), Real Federación Española de Ciclismo (RFEC), International Mountain Bicycling Association (IMBA) y Red de Ciclojuristas].

Asimismo, a lo largo del proceso de redacción del documento han participado los siguientes departamentos (se muestran sus denominaciones actuales):

- Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación
- Ministerio de Industria, Comercio y Turismo
- Ministerio de Sanidad
- Ministerio de Asuntos Económicos y Transformación Digital
- Ministerio de Educación y Formación Profesional
- Ministerio de Derechos Sociales y Agenda 2030
- Consejo Superior de Deportes del Ministerio de Cultura y Deporte

El Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana asumió en junio de 2020 las labores de redacción del documento definitivo de la Estrategia, así como la coordinación y liderazgo en la implantación de las acciones contempladas. Esta decisión se enmarcó en el nuevo paradigma adoptado por el ministerio para hacer frente a los retos de la movilidad en los próximos años, según el cual es necesario no solo seguir ejecutando la actividad habitual de construcción y explotación de infraestructuras y servicios de transporte, sino además gestionar la movilidad desde un punto de vista global, dando respuestas a los nuevos desafíos a los que el sector del transporte y la movilidad se enfrentan. La ejecución de la EB se encuadra en el objetivo de avanzar hacia una movilidad más diversificada, sostenible y eficiente.

2.4.2 Horizonte de la estrategia

El horizonte temporal para el desarrollo de la Estrategia se ha establecido hasta 2025. Esta franja temporal se ha elegido ya que, por una parte, se considera que es lo suficientemente amplia como para que se pongan en marcha y se consoliden las acciones propuestas en los instrumentos y se asegure su actuación. Y, por otra parte, no es excesivamente larga, de forma que se pueda evaluar la eficacia y eficiencia de las acciones puestas en marcha. De este modo se podrán plantear las modificaciones o adaptaciones que se lleguen a necesitar. Para ello, en el marco de trabajo de la Estrategia y con la participación de las distintas entidades implicadas, se han de diseñar herramientas e indicadores de seguimiento que permitan evaluar la efectividad de la Estrategia a lo largo del periodo de ejecución.

Transcurrido este periodo de 5 años, se evaluarán los resultados alcanzados globalmente por la estrategia y se definirá la forma más adecuada de darle continuidad.



2.5 PRIORIDADES DE LA ESTRATEGIA ESTATAL POR LA BICICLETA

El uso generalizado de la bicicleta constituye un potente instrumento para varias de las políticas públicas de gran interés e importancia en la actualidad, como las de movilidad urbana e interurbana, calidad del aire, igualdad de género y equidad.

En este marco, se identifican cinco grandes ámbitos en los que la bicicleta puede realizar una valiosa aportación, y que configuran las prioridades en el desarrollo de esta Estrategia:

Prioridades Estratégicas

Avanzar en la movilidad sostenible a través de un cambio modal a la bicicleta

Promover la vida saludable mediante la movilidad activa

Aprovechar el potencial del cicloturismo

Fomentar y proteger el ocio y el deporte en bicicleta

Coordinar la acción del Estado en el impulso de la bicicleta

2.5.1 Prioridad 1. Avanzar en la movilidad sostenible a través de un cambio modal a la bicicleta

Existe una urgente necesidad de reducir el tráfico motorizado, especialmente en grandes áreas urbanas. Los altos niveles de congestión y contaminación están llevando a muchas ciudades a tomar medidas para restringir el tráfico rodado en sus núcleos centrales, reducir velocidades en sus accesos o limitar la circulación de los vehículos más contaminantes.

Estas medidas deben acompañarse de opciones modales limpias y sostenibles alternativas al vehículo de motor privado, de acuerdo con el orden de jerarquía establecido en la "pirámide de la movilidad". Según esta, el primer nivel de prioridad lo ocupan los desplazamientos peatonales, seguidos de aquellos realizados en bicicleta, y tras los cuales se sitúa el transporte público. En esta necesidad de cambio modal, la bicicleta adquiere un papel central, al ser una de las mejores alternativas al vehículo privado de motor por su economía y practicidad. Además, junto con caminar, es el único modo de transporte con cero emisiones reales y beneficios directos para la salud.

España se sitúa entre los países de la UE con una menor cuota modal de la bicicleta como medio de transporte, aunque, por otro lado, tiene una cuota de desplazamientos peatonales más elevada que la media europea. Por tanto, uno de los principales objetivos de esta Estrategia es alcanzar una mayor cuota de la bicicleta en los desplazamientos diarios en detrimento de aquellos realizados en medios menos sostenibles, principalmente el coche y la moto, procurando que no se reduzca la cuota de movilidad a pie ni de transporte colectivo.

El Plan Nacional Integrado de Energía y Clima 2021-2030 establece un objetivo concreto de cambio modal para 2030 del 35 % de los pasajeros-km que hoy se realizan en vehículos particulares de combustión hacia otras fuentes no emisoras. De este cambio modal, se prevé que un 20 % se dirija a actuaciones de movilidad no motorizada, bicicleta, u otras medidas como el teletrabajo.

2.5.2 Prioridad 2. Promover la vida saludable mediante la movilidad activa

Los beneficios para la salud derivados del uso de la bicicleta están cuantificados y contrastados. Existen razones contundentes para apoyar la movilidad ciclista, ya que mejora la salud física y mental de las personas. Los desplazamientos realizados en bicicleta y a pie, frente a los efectuados en vehículos de motor, disminuyen el estrés e incrementan la sociabilidad y la productividad, logrando así una ciudadanía más feliz. Esto estimula una reacción en cadena, redundando en la disminución del sedentarismo y la mejora de la salud de las personas.

Existe una gran demanda sumergida para la movilidad ciclista, es decir, muchas personas querrían moverse en bicicleta y uno de los principales motivos para usar la bicicleta, tal y como muestra el Barómetro de la Bicicleta en España, es el de la salud.

2.5.3 Prioridad 3. Aprovechar el potencial del cicloturismo

España es una potencia mundial en el sector del turismo. Sin embargo, presenta fuertes desequilibrios, como la madurez turística de destinos de playa frente a la despoblación de las áreas rurales, o la fuerte estacionalidad centrada en el periodo de verano. Además, algunos tipos de turismo generan importantes externalidades negativas, como la difícil habitabilidad de barrios turísticos en los centros de las ciudades o el turismo de fiesta en destinos costeros.

El impulso del cicloturismo aspira a poner en valor el patrimonio histórico, cultural y natural de destinos que, mediante una oferta atractiva de experiencias y servicios en torno a la bicicleta, logren impulsar su economía local de modo sostenible y equilibrado. Estos destinos proporcionan ofertas de turismo que complementan a las ofertas más habituales, ayudando también a desestacionalizar la demanda. Además, el cicloturismo favorece que se potencien otros tipos complementarios de ofertas turísticas como el turismo familiar, el turismo rural, el ecoturismo y el turismo deportivo, entre otros.

España tiene la oportunidad de convertirse en un referente internacional en cicloturismo, como lo son Francia, Alemania, Holanda o Austria. Así, uno de los objetivos principales de esta Estrategia será consolidar e impulsar una oferta nacional de cicloturismo, que promueva, muy especialmente, la experiencia de viajar en bicicleta, a través de grandes rutas ciclables, a destinos amigables y atractivos para los ciclistas, generando riqueza y empleo también en el interior de nuestra geografía, facilitando la vinculación urbano-rural.

2.5.4 Prioridad 4. Fomentar y proteger el ocio y el deporte en bicicleta

Uno de los objetivos de esta Estrategia es acompañar y facilitar el crecimiento del deporte y el ocio en bicicleta, difundiendo los valores del deporte, minimizando los riesgos de compartir la carretera con vehículos de motor, extendiendo una cultura de respeto mutuo y velando por el respeto y conservación de los espacios naturales. En este último aspecto, es fundamental fomentar en el ámbito rural y natural la convivencia de la práctica del ciclismo con otras actividades como el senderismo, la caza, la ganadería o la agricultura.

Además, es fundamental hacer extensivo el ocio y el deporte en bicicleta a públicos que históricamente han representado una menor cuota modal ciclista, como las mujeres, la infancia y los adolescentes o las personas con discapacidad. Así, se pretende aprovechar las sinergias del ocio y del deporte en bicicleta con un mayor uso de la bicicleta para la movilidad cotidiana.

2.5.5 Prioridad 5. Coordinar la acción del Estado en el fomento de la bicicleta

El Estado debe jugar un importante papel en el impulso del uso de la bicicleta como instrumento de valor público tomando acciones que incentiven y complementen los esfuerzos realizados por empresas, asociaciones de ciclistas y la propia ciudadanía.

Se debe garantizar la coordinación y coherencia desde las diferentes AA. PP. que ostenten competencias relacionadas con la bicicleta, para maximizar la eficiencia y el impacto de sus políticas, poniendo en valor cientos de iniciativas que ya se vienen desarrollando en diferentes ámbitos, y dando un nuevo impulso fruto del consenso administrativo, político y social.

A diferencia de otros países de nuestro entorno, España no disponía hasta ahora de una estrategia estatal sobre la bicicleta. Por ello se impulsa esta Estrategia, en la cual la Administración Central actúa como promotor, facilitador y coordinador de actuaciones para el impulso de la bicicleta en todos sus ámbitos.

3. Áreas temáticas y bloques de acciones

3 ÁREAS TEMÁTICAS Y BLOQUES DE ACCIONES

Sobre las prioridades descritas en el capítulo anterior, a continuación, se plantean las acciones para avanzar hacia la visión de la Estrategia Estatal por la Bicicleta.

La propuesta se estructura en 10 áreas temáticas. Para cada área temática se plantean unos objetivos específicos, que se desarrollan en 28 bloques de acciones.

Figura 2. Áreas Temáticas y Bloques de acción



Las 10 áreas temáticas son las siguientes:

- **Cambio cultural: sensibilización, formación y comunicación**

Aunque el uso de la bicicleta presenta una tendencia creciente en España, aún se encuentra muy lejos de los objetivos de la visión de la Estrategia. Es necesario, por tanto, un trabajo intenso y continuo de sensibilización, formación y difusión de los usos de la bicicleta en todos sus ámbitos: movilidad cotidiana, ocio, deporte, turismo, reparto de mercancías de última milla, etc.

- **Salud, bienestar y dimensión social de la bicicleta**

La bicicleta contribuye de manera importante a la salud física, mental y social de la ciudadanía. La movilidad activa y el deporte inciden sobre la salud física reduciendo los riesgos de obesidad, enfermedades cardiovasculares o diabetes, entre otros. El uso de la bicicleta reduce el estrés, los niveles de ansiedad o la incidencia de la depresión. Por último, aumenta las opciones de movilidad de la ciudadanía, colaborando en la igualdad de oportunidades y, por tanto, en el bienestar social.

- **Infraestructura ciclista**

La infraestructura es un elemento fundamental para la promoción de uso de la bicicleta, principalmente en la movilidad cotidiana, pero también en el ocio o el deporte o el turismo. Es necesario el diseño de nuevas redes que garanticen un uso de la bicicleta seguro, accesible y cómodo a la ciudadanía. Estas redes deben ser continuas, funcionales e integradas con el resto de los modos de transporte. La seguridad vial y la seguridad frente al robo en el caso de los aparcamientos adquieren un papel crítico en el diseño. Estas infraestructuras deben completarse con elementos adecuados para facilitar un uso cómodo y sin barreras de la bicicleta: aparcamientos, elementos de protección, integración con otros modos, etc. Debe además ser un objetivo primordial buscar sinergias entre las infraestructuras ciclistas y los espacios destinados a la movilidad y estancia peatonal.

- **Instrumentos para facilitar la movilidad ciclista**

Aunque la mayoría de los hogares dispone al menos de una bicicleta, no siempre es conveniente para el usuario utilizar su propia bici. Para conseguir que los usuarios disfruten de una buena experiencia de uso en la movilidad ciclista, al margen de la necesidad de una infraestructura ciclista, es necesario crear una oferta de servicios de movilidad ciclista que facilite el acceso a toda la ciudadanía al uso de la bicicleta en todos los ámbitos: movilidad cotidiana, ocio o deporte.

- **La bicicleta como medio de transporte cotidiano**

La bicicleta debe jugar un papel importante en la movilidad cotidiana. Es un modo muy competitivo para distancias hasta 10 o 15 km, y supone importantes beneficios, no solo para los usuarios de la bicicleta (principalmente en términos de salud), sino para el conjunto de la sociedad (en términos de ahorro de emisiones, menor ocupación del espacio urbano o reducción de la accidentalidad, entre otros).

- **Seguridad y regulación**

Una de las principales barreras para el uso de la bicicleta es su percepción como un modo poco seguro. Es necesario avanzar en la mejora de la seguridad de todos los entornos que conviven en el uso del espacio público mediante: una actualización y homogeneización de la normativa; la formación, la comunicación y la concienciación en movilidad ciclista.

- **Cicloturismo**

El cicloturismo permite la interacción con el entorno natural, el paisaje, y el patrimonio cultural y resulta una experiencia mucho más positiva que otras formas de turismo. Además, el cicloturismo puede ser una herramienta para la desestacionalización del turismo y la promoción económica y social de muchos territorios. Es necesario impulsar la planificación de la red y de los servicios asociados al cicloturismo y paliar las carencias de un mercado inmaduro.

- **Ocio y deporte en bicicleta**

La bicicleta tiene un papel importante como herramienta de ocio y deportiva. De hecho, estas facetas de la bicicleta suelen ser los principales atractores de nuevos ciclistas que, una vez familiarizados con el uso de la bicicleta, pueden ampliar su uso a la movilidad cotidiana. En el ámbito deportivo, es necesario avanzar en la promoción de eventos y, sobre todo, en mejorar la seguridad de los ciclistas. En el ámbito recreativo es necesario facilitar la convivencia entre usuarios de los espacios naturales y plantear unas directrices comunes en todos los espacios protegidos para evitar la confusión e incertidumbre entre el público visitante usuario de la bicicleta.

- **Oportunidades y cadena de valor de la bicicleta**

El incremento del número de ciclistas supondrá un impulso para la fabricación y el comercio de bicicletas, motores de creación de empleo y autoempleo caracterizados por su innovación y flexibilidad. Además, la actividad ciclista, en sus diferentes ámbitos (movilidad, deporte, ocio, turismo) ayuda a potenciar otros sectores económicos, como comercio, restauración, hostelería, etc. ayudando al desarrollo de la economía local. Por último, la ciclogística es una excelente alternativa para los repartos de mercancías en la "última milla" en los entornos urbanos.

- **Coordinación institucional y financiación**

El fomento del uso de la bicicleta requiere la proactividad de los numerosos agentes implicados, tanto en las AA. PP. como en el sector privado y asociaciones. Es necesario crear los instrumentos de coordinación y colaboración entre todos los actores para alcanzar los objetivos marcados en la Estrategia.

3.1 ÁREA 1. CAMBIO CULTURAL: SENSIBILIZACIÓN, FORMACIÓN Y COMUNICACIÓN

Actualmente el uso de la bicicleta ya sea como medio de transporte cotidiano o como opción de turismo, ocio o deporte, está cada vez más generalizado. Esta actividad ya no se ve como una moda más o menos pasajera, ni al ciclista como un elemento peculiar de la vía pública.

Aun así, para conseguir un mayor incremento en el uso de la bicicleta y un cambio cultural favorable hacia la movilidad sostenible, es imprescindible una intensa labor de difusión, sensibilización y formación. Las campañas que se planteen con estos fines deberían centrarse en las ventajas del uso de la bicicleta frente a otros medios de transporte, especialmente el vehículo de motor, ventajas que se han definido en el capítulo previo destinado a los beneficios de la bicicleta.



3.1.1 Objetivos

La Estrategia Estatal por la Bicicleta establece los siguientes objetivos en el área de cambio cultural (sensibilización, formación y comunicación):

Objetivos Área 1 – Cambio cultural: sensibilización, formación y comunicación

- Identificar la bicicleta como parte de un estilo de vida activo, saludable, sostenible, inteligente y moderno, y como una alternativa real y práctica en la movilidad cotidiana.
- Transmitir una imagen atractiva, inclusiva, calmada, saludable, segura e innovadora del uso de la bicicleta.
- Ganar presencia de la bicicleta en medios de comunicación, con mensajes positivos y adaptados a cada público objetivo.
- Impulsar los proyectos de fomento de la bicicleta provenientes de ámbitos locales y sociales.
- Informar a los públicos objetivo sobre normativa, seguridad, rutas, destinos y beneficios del uso de la bicicleta.
- Formar al alumnado, a progenitores y al profesorado en movilidad segura y habilidades de manejo de la bicicleta.



La bicicleta como parte de un estilo de vida

El cambio cultural que se pretende impulsar en los pueblos y ciudades hacia un mayor uso de la bicicleta y un menor uso del vehículo de motor necesita apoyarse indudablemente en un esfuerzo de comunicación y sensibilización.

Esta comunicación debería ocuparse tanto de **destacar las ventajas** derivadas de un mayor uso de la bicicleta como de tratar de contrarrestar los motivos que aún se exponen con frecuencia para no utilizar la bicicleta. Las campañas de comunicación a favor de la bicicleta deberían destacar sus aspectos clave de éxito y explotar todos sus beneficios.

En cuanto a los mencionados motivos a menudo esgrimidos para no utilizar la bicicleta, el principal suele ser la incomodidad de la bicicleta frente a otros medios de transporte, principalmente el automóvil. Por ello, la publicidad en este aspecto debería destacar que el uso de la bicicleta no está reñido con la comodidad ni con la higiene, ni tiene por qué estar supeditado al clima. Como ejemplo de esto último, cabe destacar que países en los que el uso de la bicicleta como medio de transporte está generalizado en desplazamientos cotidianos urbanos, como los Países Bajos o Dinamarca, poseen un clima mucho más adverso en lo que a bajas temperaturas y número de días lluviosos al año se refiere. En estos lugares, fueron los cambios introducidos paulatinamente por las Administraciones que condujeron a un cambio cultural a favor de la bicicleta.





Fomento de la movilidad activa desde la infancia y con un enfoque de género

En España, las mujeres usan la bicicleta menos que los hombres. Según el Barómetro de la Bicicleta de 2019 realizado por la RCxB, mientras el 30,3 % de los hombres usuarios de bicicleta la usan por lo menos una vez a la semana, el porcentaje de las mujeres es del 14,8 %, es decir, menor de la mitad. Además, el 5,1 % de los hombres declara no saber montar en bicicleta, frente a un 15,5 % de las mujeres, lo que significa una importante barrera para su uso.

Los perfiles de personas que utilizan la bicicleta son un indicador muy fiable de la "ciclabilidad" del contexto en el cual se realiza su uso. **La normalización de la bicicleta es proporcional al equilibrio entre géneros y en edades en su uso cotidiano.** Cuando la proporción de mujeres se aproxima a la mitad de las personas que emplean este medio de transporte, se puede afirmar que la bicicleta ha adquirido un estatus de normalidad y atractivo generalizado. Por ello, se suele asignar a la participación femenina en el uso de la bicicleta un rol de "bioindicador" de la normalización de la misma en un determinado contexto. Igualmente ocurre cuando la distribución por edades de las personas que pedalean se corresponde con la que existe en el conjunto de la población. Las barreras que frenan el uso de la bicicleta por parte de las mujeres son similares a las de los hombres, pero cobran mayor relevancia aspectos como la percepción de inseguridad de las vías y agresividad del tráfico motorizado. Paralelamente existe en las mujeres una menor disposición a aceptar altos niveles de estrés en la conducción. Varios estudios revelan cómo esta menor disposición se agudiza en los países con un bajo uso de la bicicleta. Existen además algunas barreras específicas asociadas a cadenas de viajes más complejas (por cuidados, acompañamiento de menores, etc.). Por estas razones, cuando se busca promover el uso ciclista, deben evaluarse las necesidades o querencias de los grupos que históricamente han hecho un menor uso de la bici como un aspecto necesario de diseño ya que en general en España, salvando las diferencias que existen entre ciudades más y menos "amigas" de la bicicleta, esa normalización está lejos de ser alcanzada.

Los hábitos de movilidad se adquieren durante la infancia y se consolidan en el paso a la adolescencia, que es cuando el fomento del uso de la bicicleta podría ser más efectivo. También en esa época aparecen ciertos roles de género, y se observa que, por ejemplo, durante los talleres realizados en colegios e institutos en ámbito urbano con menores a partir de los diez años, en la mayoría de los casos, quienes no sabían montar en bici eran niñas. Por otra parte, niñas y adolescentes a las que se les impartía el taller no siempre tenían bicicleta propia. Muchas veces, tenían que pedirla en préstamo a un hermano, siendo a veces estas bicicletas prestadas poco adaptadas a ellas por tamaño o tipología. Esta constatación lleva a sugerir que, a al adquirir bicicletas para talleres escolares o actividades extraescolares, se tengan en cuenta las necesidades específicas de todo el alumnado.

Otra motivación del uso reducido de la bicicleta por las adolescentes se debe a la tasa de abandono de la práctica de actividad física durante la adolescencia, que se refleja también en una reducida práctica de la movilidad activa, y en concreto del uso de la bicicleta. El reducido uso de la bicicleta perdura en edad adulta, con la consecuencia de una baja tasa de actividad física que perjudica unas buenas condiciones de salud durante la tercera edad.



Además, otros grupos de población pueden presentar diferentes patrones específicos de movilidad definidos por clase social, etnia o tipo de discapacidad. Esto debe ser tenido en cuenta en el diseño de la infraestructura y en las campañas de comunicación.

Uso inclusivo de la bicicleta

El caso de los menores como usuarios ciclistas se ha tratado en el apartado sobre movilidad escolar, pero la infancia no es el único grupo con patrones específicos de movilidad. Se pueden apreciar necesidades muy diversas en diferentes grupos de población según género, edad, clase social, etnia o tipo de discapacidad.

La planificación de vías e itinerarios ciclistas debe tener en cuenta estas circunstancias; y la promoción del uso de la bicicleta debe estar orientada también hacia estos grupos de población, infrarrepresentados actualmente en la movilidad ciclista. Esto se puede llevar a cabo mediante estrategias de comunicación y promoción diferentes de la publicidad directa habitual, como contenidos patrocinados, la gamificación orientada a la infancia, programas de incentivos en las empresas, o a través de las redes sociales.

En resumen, toda comunicación que se haga para la promoción del uso de la bicicleta debería hacerse en términos de equidad atendiendo a género, edad, clase social, etnia o diversidad funcional. Y todo lo que se consiga en este sentido desde la infancia contribuirá a disminuir las desigualdades desde la adolescencia.



Incentivación de la bicicleta en el medio rural

En el medio rural existe una fuerte tendencia al vehículo de motor privado. El hecho de que no exista un colapso circulatorio como el que se sufre en las ciudades, y que en muchos casos no exista una amplia oferta de transporte público, fomenta el uso de este tipo de movilidad, incluso en desplazamientos cortos que podrían cubrirse en bicicleta. Esta situación, unida al escaso planeamiento urbano y circulatorio, ha convertido muchos espacios públicos, como calles o plazas, en aparcamientos, limitando o impidiendo su uso como lugar de encuentro, juego o de socialización.

Además de los usos deportivos y de ocio, donde la bicicleta está bien implantada en el entorno rural, **se debe fomentar el uso de la bicicleta para los desplazamientos cotidianos**. Los núcleos rurales, por su reducido tamaño y las bajas intensidades de tráfico, son perfectos para el uso de la bicicleta en desplazamientos dentro del propio municipio, tales como ir al colegio, al trabajo o la realización de compras. Persuadir a la población del medio rural de las ventajas de la bicicleta y promover el cambio modal en los desplazamientos al trabajo o cotidianos de cualquier índole conseguiría reducir el número de vehículos de motor en circulación, aminorando el exceso de emisiones contaminantes y de ruido.

Pero no solo se debe fomentar el uso de la bicicleta dentro de una localidad, sino que para los **desplazamientos entre municipios** la bicicleta debe llegar a ser una opción entre sus habitantes, lo que requiere la adopción de políticas que fomenten su uso, concienciando a la población, mejorando las infraestructuras, la señalización, etc.

Las campañas de concienciación, información y seguridad vial entre la población, dirigidas especialmente a la población infantil y juvenil y a los responsables de la planificación urbanística y de movilidad, la adecuación de vías entre poblaciones, la mejora de las infraestructuras (tanto públicas como privadas) y el establecimiento de caminos escolares seguros pueden ser medidas que incentiven el uso de la bicicleta en las poblaciones rurales. No obstante, **la realidad rural es muy diversa**, motivo por el cual cuestiones tales como las diferentes densidades de población, dispersiones geográficas y de los servicios, etc. se deben analizar detenidamente antes de proponer soluciones "estándar" para incentivar el uso de la bicicleta entre la población.

Imagen atractiva del uso de la bicicleta

Tal como se ha indicado antes, los dos principales **miedos** de los usuarios o potenciales usuarios de la bicicleta son la sensación de falta de seguridad y de incomodidad respecto a otros medios de transporte.

Con respecto a la **seguridad**, las campañas de comunicación deberían incidir tanto en los hábitos de los propios usuarios ciclistas y el respeto a los peatones, como en el cambio de hábitos de los conductores de vehículos de motor y el respeto a la bicicleta. En relación con la **comodidad**, se debería trasladar el mensaje de que la vestimenta para la movilidad ciclista no tiene por qué ser incómoda ni especial. El uso de la bicicleta como medio de transporte está muy alejado de la imagen del ciclista como deportista que pueda tener una persona que no es actualmente usuario de la bicicleta. Basta comprobar, una vez más, la imagen que presentan los usuarios urbanos en los países o las ciudades donde esta movilidad está más desarrollada. Son personas de todas las edades, sin una forma física especial y sin necesidad de vestuario o accesorios particulares.

Por último, toda comunicación referente al fomento del uso de la bicicleta debería hacerse en términos de equidad atendiendo a género, edad, clase social, etnia o diversidad de capacidades; considerando la bicicleta como un elemento de convivencia e integración.



La bicicleta en los centros educativos

El cambio hacia una movilidad sostenible y segura en el transporte escolar debería empezar por abordar las causas del creciente uso del automóvil en estos desplazamientos.

En este contexto se encuadra la promoción del camino escolar seguro a los centros educativos, mediante herramientas diversas que ya han demostrado su eficacia en involucrar a toda la comunidad educativa: docentes, alumnado, familias y autoridades municipales competentes en movilidad.

Además, el cambio hacia estos tipos de movilidad sostenible, como la bicicleta, ha demostrado también tener la ventaja de incrementar la autonomía infantil y juvenil, así como de los menores con discapacidad.

Un aspecto a tener en cuenta a la hora de fomentar en la infancia el uso de la bicicleta es que la mayoría de ellos entran en contacto con esta por actividades distintas a la movilidad, como son el ocio y el deporte. Por ello, una estrategia efectiva pasa por el fomento de actividades escolares con bicicleta, dentro de la educación física curricular, o de otras actividades relacionadas con la naturaleza y la concienciación medioambiental.

Se da en ocasiones la circunstancia de que los menores conocen las normas y señales básicas de circulación de automóviles y peatones (en gran parte gracias a los programas y parques de movilidad), pero no conocen las habilidades para poder desenvolverse dentro de la circulación en ciudad. Por ello, desde el centro educativo se debería fomentar la formación y educación del alumnado como usuarios ciclistas; con especial atención a la relación con otros usuarios de la vía pública, especialmente peatones y otros usuarios vulnerables.

Esta formación básica sobre movilidad en bicicleta será realmente eficaz si se hace extensiva a las familias y los docentes, y si va acompañada de formación en seguridad vial para el alumnado, como ciclistas y como peatones.

En resumen, se considera conveniente la inclusión de la seguridad vial y de la bicicleta en el currículo escolar mediante la formación práctica en movilidad ciclista desde la infancia, y el fomento de proyectos educativos relativos a la movilidad en bicicleta. En este contexto se encuadra la **promoción del camino escolar seguro** a los colegios, mediante herramientas diversas que ya han demostrado su eficacia en involucrar a toda la comunidad educativa: colegios, alumnos, familias y autoridades municipales competentes en movilidad.

Presencia de la bicicleta en los medios de comunicación

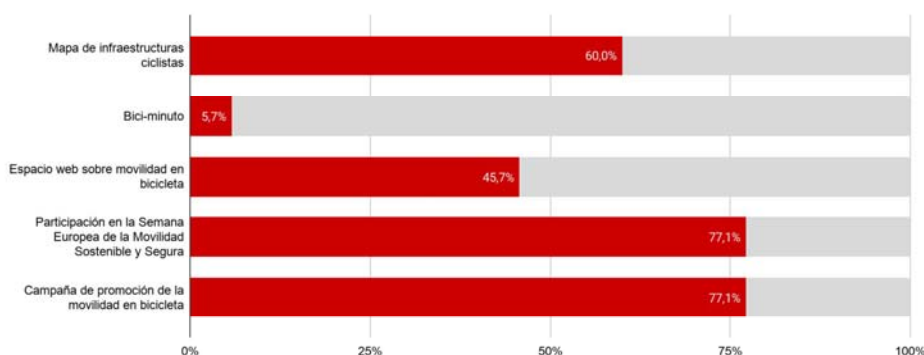
Para hacer llegar a toda la sociedad las ideas recogidas en esta estrategia, es fundamental que se lleven a cabo campañas de sensibilización sobre el uso de la bici en sus distintos ámbitos, tratando de que la información sobre la bicicleta cada vez esté más presente no solo en medios de comunicación especializados en el sector, sino también en los medios masivos.

Los mensajes a trasladar deben centrarse en los numerosos beneficios, ya descritos en este documento, que el uso de la bicicleta comporta. Es muy importante elegir bien el modo en el que se trasladan estos mensajes, pensando cómo van a percibirlos las personas a las que van dirigidos, teniendo siempre en cuenta los factores de edad y género. Es decir, tanto en campañas genéricas como aquellas dirigidas a un sector concreto de la sociedad, es imprescindible que el mensaje no sea en ningún caso excluyente.

En las campañas de comunicación se pueden aprovechar determinados modelos de referencia: campañas exitosas similares realizadas en otros países, la experiencia de colectivos que usen actualmente la bicicleta de forma habitual, personas de referencia tales como ciclistas ejemplares, deportistas famosos, cuerpos y fuerzas de seguridad, etc.

Figura 3. Recursos comunicativos

77,1% de ciudades del OBS 2020: Participan de la Semana Europea de la Movilidad Sostenible y Segura Impulsan alguna campaña de promoción de la movilidad en bicicleta.



Fuente: Observatorio de la bicicleta en España, 2020

Por último, tampoco se debería olvidar que, puesto que las ventajas de la bicicleta que se desean destacar son claramente interdisciplinarias, sería conveniente que las campañas de comunicación también lo fueran, implicando a las diversas AA. PP. competentes en los distintos campos: movilidad, sanidad, educación, turismo, etc. Por esta razón, convendría disponer de un ente que se ocupe de unificar criterios de trabajo y de comunicación en todo lo referente a la promoción de la bicicleta en las diferentes AA. PP., o de resolver las dudas que pudieran aparecer.

Presencia de la bicicleta en ámbitos locales y sociales

Las campañas de comunicación y las iniciativas públicas de fomento del uso de la bicicleta tendrán **más eficacia cuanto más cercanas resulten al usuario**. Esto es, si llegan a los ámbitos locales, por ejemplo, a través de iniciativas sociales o de participación ciudadana. En estos ámbitos, las AA. PP. pueden actuar positivamente dotando de recursos suficientes a las organizaciones relacionadas con la movilidad, el turismo, el ocio y el deporte en bicicleta.

También los propios usuarios pueden influir, adoptando hábitos de consumo sostenibles que opten por el reparto en bicicleta y que apoyen, por tanto, a las empresas locales de ciclogística.

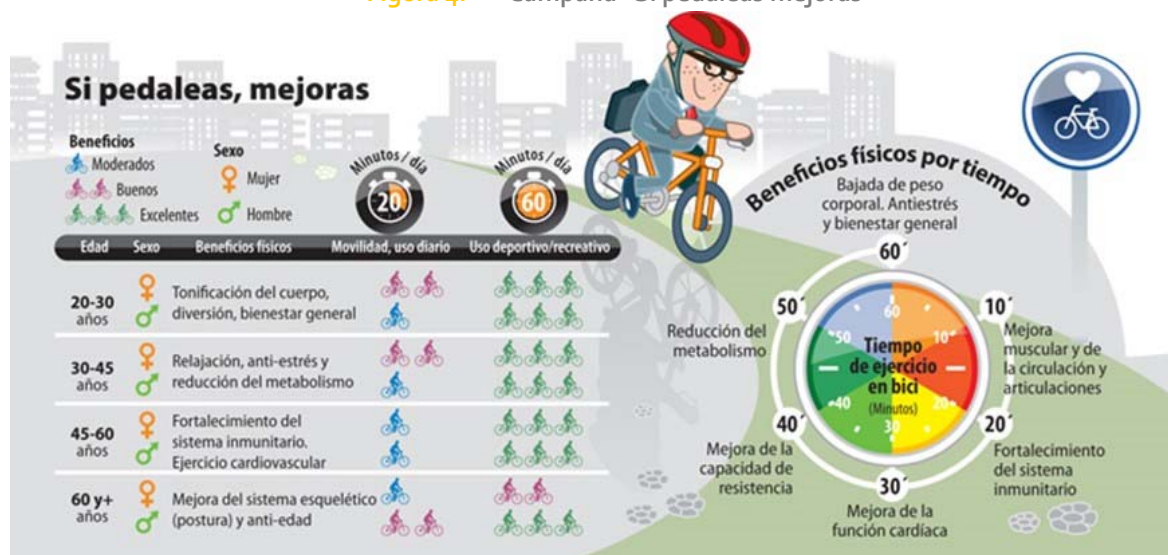


Información sobre el uso de la bicicleta

Uno de los principales frenos para el incremento del uso de la bicicleta es, como ya se ha comentado, el miedo ante el desconocimiento de las normas de circulación aplicables y de las rutas y vías ciclistas. Actualmente se constata que, desgraciadamente, existen bastantes lagunas en la comunicación a los usuarios, actuales o potenciales, de este tipo de información por lo que la adquisición de conocimiento queda, con frecuencia, en manos exclusivamente de los usuarios. Por ejemplo, muchos menores, aunque sepan montar en bicicleta, desconocen el mínimo de normas de circulación aconsejable para transitar de forma adecuada.

Por ello, deberían de lanzarse campañas de divulgación sobre el uso de la bicicleta, sus normas y buenas prácticas, así como sobre la red de itinerarios ciclables que están a disposición de los usuarios. Respecto a esto último, se debería particularizar la información para los itinerarios de los desplazamientos cotidianos, como llegar en bicicleta al trabajo y al centro educativo

Figura 4. Campaña "Si pedaleas mejoras"



Fuente: Revista DGT N.º 226 (2014)



3.1.2 Bloques de acción

Bloque 1. Promoción de la bicicleta

Este bloque de acciones tiene como propósito impulsar, armonizar y prestar apoyo a las acciones de comunicación en torno a la bicicleta, de modo que se maximice el impacto de los mensajes y la eficiencia de los recursos invertidos en comunicación.

Se contemplan las siguientes acciones:

- Campañas estatales de movilidad activa relativas a los beneficios de andar o moverse en bicicleta por la ciudad, prestando especial atención a colectivos que tradicionalmente han hecho menor uso de la bicicleta.
- Elaboración de un manual de estilo para las campañas sobre bicicleta y de inclusión de esta en campañas institucionales, poniendo especial énfasis en evitar los riesgos reputacionales de la bicicleta en medios de comunicación.
- Lanzamiento de campañas de impulso de planes de movilidad ciclista a centros de trabajo y de fomento de movilidad sostenible, activa y segura al centro educativo, incluyendo el reconocimiento a las mejores prácticas.
- Diseño y puesta en marcha de programas de eventos de bicicleta al trabajo y de una guía para la promoción de la bicicleta al trabajo.
- Desarrollo de una página web de referencia sobre cultura, documentación y conocimiento sobre bicicleta.
- Creación de un repositorio de estudios de impacto de la bicicleta en la salud, la equidad y la sostenibilidad.



Bloque 2. Formación en movilidad ciclista

Este bloque de acciones tiene como propósito impulsar y mejorar la formación de los usuarios de la bicicleta, de modo que se eliminen barreras para el público en general, y muy especialmente para aquellos públicos que históricamente han representado una baja cuota modal ciclista (como mujeres, adolescentes o personas mayores), y se refuercen comportamientos seguros y responsables en bicicleta.

Asimismo, se ofrece a los formadores en el uso de la bicicleta estándares para la formación de ciclistas, elaboración de contenidos para su utilización en cursos y tipologías de acciones específicas para públicos prioritarios.

Este bloque incluye las siguientes acciones:

- Desarrollo de actividades de educación vial para la promoción de una movilidad segura a través de la utilización de espacios en centros escolares.
- Desarrollo y publicación de cursos online abiertos y masivos sobre circulación segura en bicicleta, mecánica básica y primeros auxilios, enfocados al público en general.
- Lanzamiento de un programa de ayudas para la realización de actividades ciclistas en los centros educativos.
- Elaboración de un manual de capacitación de ciclistas como documento de apoyo para la formación de formadores.
- Sensibilización en las autoescuelas a los conductores de vehículos a motor con respecto a la movilidad ciclista.
- Valoración de la viabilidad de crear una titulación oficial a nivel estatal de técnicos y mecánicos de bicicletas.
- Posibilidad de diseñar un programa curricular de especialización en cicloturismo (circulación, mecánica básica, primeros auxilios, meteorología, ecología, etc.) como unidad de competencia en la formación de guía de turismo activo.

3.2 ÁREA 2. SALUD, BIENESTAR Y DIMENSIÓN SOCIAL DE LA BICICLETA

La definición de salud ha pasado por diversas fases: de la mera ausencia de enfermedad, en 1948 la OMS pasó a definirla como “un estado de completo bienestar, físico, mental y social”. La movilidad en bicicleta tiene un papel en cada una de estas dimensiones del bienestar.

En la **dimensión física de la salud**, se han demostrado ampliamente los notables beneficios que tiene el uso de la bicicleta para la movilidad personal. Gracias, principalmente, a los efectos de la actividad física que se realiza en la movilidad activa se reducen los riesgos de enfermedades y factores de riesgo tan extendidos como la obesidad, las enfermedades cardiovasculares, la diabetes y algunos tipos de cáncer entre un 20 y un 40 %.

En la **dimensión mental de la salud**, también existen ya estudios que muestran una disminución del riesgo de depresión de entre un 20 % y un 30 % gracias al uso frecuente de la bicicleta. Estudios recientes también señalan una reducción en la percepción de estrés, en los niveles de ansiedad y un incremento en la capacidad de concentración.

Además, la bicicleta nos permite ejercer nuestro derecho a la movilidad y a tener libertad de movimientos. Sin duda, estos son elementos clave para el desarrollo personal y social, y formarían parte de lo que se conoce como **bienestar social**.

Por último, la equidad en salud significa que todas las personas puedan desarrollar su máximo potencial de salud, independientemente de su posición social u otras circunstancias determinadas por factores sociales. Abordar la equidad, en este caso de la movilidad ciclista, puede permitir asegurar que los beneficios para la salud y el bienestar físico, mental y social estén disponibles para todas las personas, independientemente de su género (ver capítulo dedicado a este tema), edad (especialmente infancia y personas mayores), nivel de ingresos, nivel de educación, grupo étnico o cualquier otra característica por la que se puedan ver discriminadas.

3.2.1 Objetivos

La Estrategia Estatal por la Bicicleta establece los siguientes objetivos en el área estratégica de salud, bienestar y dimensión social de la bicicleta:

Objetivos Área 2 - Salud, bienestar y dimensión social de la bicicleta

- Reducir los niveles de contaminación atmosférica y acústica en las ciudades, fomentando el cambio modal desde los vehículos motorizados hacia la bicicleta.
- Apoyar la investigación académica sobre los beneficios para la salud y el bienestar social del uso de la bicicleta.
- Traducir los avances científicos en materia de salud, bienestar y bicicleta en informaciones concretas y accesibles para las Administraciones Públicas.
- Promocionar que las personas lleven una vida más saludable mediante el uso de la bicicleta, incorporando un enfoque de equidad, de tal forma que todos los grupos poblacionales tengan acceso a esta forma de movilidad saludable.
- Divulgar mecanismos de evaluación para medir el impacto en la salud de las iniciativas ciclistas, como por ejemplo la herramienta HEAT de la OMS.
- Apoyar las iniciativas sociales relacionadas con la movilidad ciclista que estén contribuyendo a la mejora de la salud de las personas.
- Impulsar la participación social en el diseño, ejecución y evaluación de las políticas de uso de la bicicleta.





La bicicleta como instrumento para una vida más saludable

Existe una gran demanda sumergida para la movilidad ciclista, es decir, que muchas personas querrían moverse en bicicleta (o, por lo menos, poder probarlo). Además, tal y como muestra el Barómetro de la Bicicleta en España, **el motivo principal para usar la bicicleta es el de la salud.**

La movilidad ciclista mejora la salud física y mental de las personas. El uso de la bicicleta ayuda a alcanzar las recomendaciones de la OMS en este ámbito, que recoge en nuestro país la Estrategia de Promoción de la Salud y Prevención en el Sistema Nacional de Salud, como por ejemplo que durante la infancia se realice al menos una hora de actividad física al día, o que los adultos lleven a cabo al menos 150 minutos de actividad física a la semana.

La bicicleta como modo de transporte activo tiene un papel destacado en la lucha contra el sedentarismo y los problemas de salud física y mental asociados que ya se han mencionado anteriormente. Se ha demostrado que las personas comprometidas con la movilidad activa en sus desplazamientos habituales, especialmente en bicicleta, son más activas que la persona promedio. De hecho, la movilidad activa no reemplaza la actividad física realizada como ocio y deporte.

Los desplazamientos en bicicleta, frente a los realizados en vehículos de motor, disminuyen el estrés e incrementan la sociabilidad y la productividad. Esto estimula una reacción en cadena, lo que redundaría en la mejora de la salud de las personas, junto con la disminución del sedentarismo en la sociedad y el aumento de la actividad física. Además, la bicicleta es un modo de transporte asequible y rápido en entornos urbanos densos.

En los países desarrollados la inactividad física es uno de los factores de riesgo para la salud de las personas, según la Organización Mundial de la Salud (OMS). Las personas que utilizan medios de transporte que supongan un incremento de la actividad física (bicicleta y caminar) en sus desplazamientos habituales, se benefician de mejoras en su salud. La OMS estima que casi el 30 % de los desplazamientos en coche recorren distancias menores a 3 kilómetros. En bicicleta podrían ser cubiertos en aproximadamente 20 minutos, mientras que caminando se recorrerían en un intervalo de entre 30 y 50 minutos.

Estos hábitos contribuyen a que el 30 % de los adultos europeos no lleven un estilo de vida lo suficientemente activo, lo que se traduce en una peor salud.

En el grupo de población infantil, un experimento llevado a cabo en Dinamarca dedujo que aquellos que se desplazan en bicicleta o caminado al colegio experimentan niveles de concentración de hasta un 8 % más elevados en comparación con aquellos que lo hacen en vehículo de motor.

En España, las personas inactivas son entre 2 y 4 veces más propensas a desarrollar enfermedades como la hipertensión, diabetes, hipercolesterolemia, depresión y ansiedad con respecto a las que realizan alguna actividad física varias veces al mes.

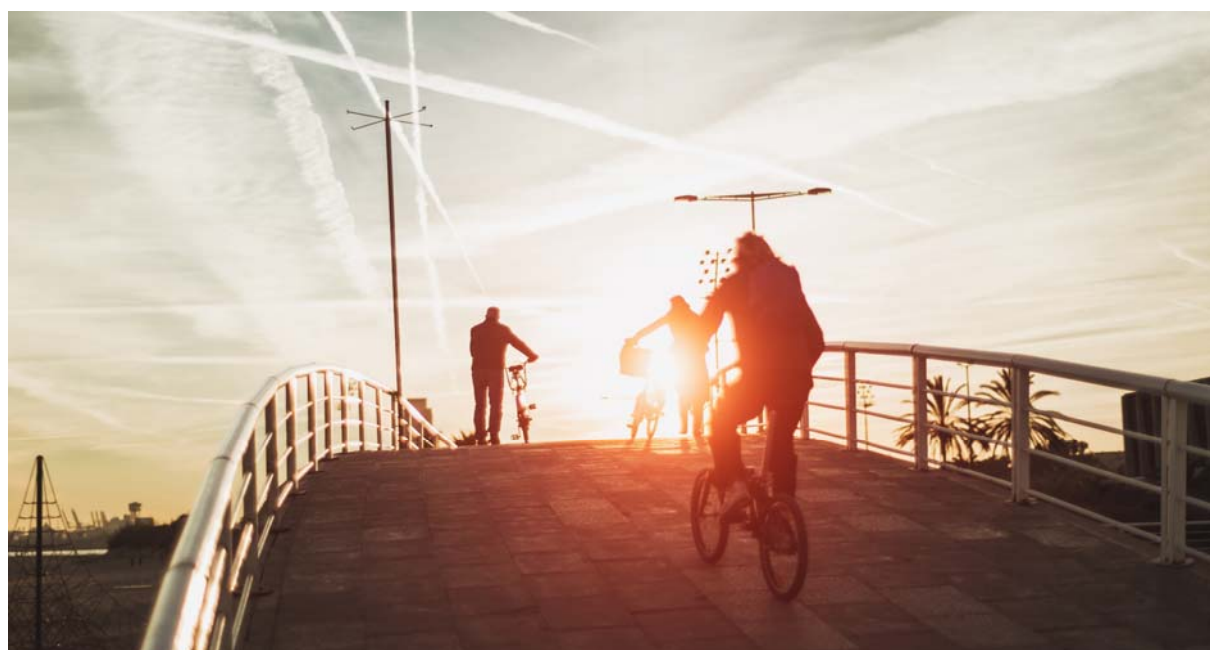
Por lo tanto, una mejora en los niveles de actividad física en la población supondría una reducción importante del gasto sanitario. Adicionalmente se incrementaría el nivel de productividad, ya que los empleados que se trasladan a su puesto de trabajo en bicicleta regularmente tienden a reducir sus ausencias por causa de salud en 1,3 días, reduciendo los costes laborales en España.



Para apoyarse en la promoción del uso de la bicicleta, las AA. PP. cuentan con instrumentos ya consolidados, como son los documentos estratégicos y las medidas ejecutivas. Entre los primeros, destacan la Estrategia de Fomento de la Actividad Física y Lucha contra el Sedentarismo y la Estrategia de Promoción de la Salud y Prevención (EPSP) en el Sistema Nacional de Salud (SNS), cuya implementación en el ámbito local se lleva a cabo en coordinación con la FEMP y la Red Española de Ciudades Saludables. Entre los segundos, se encuentran, por ejemplo, los sistemas de recomendación médica de movilidad activa y de actividad física, mediante los que los facultativos de atención primaria recomiendan a sus pacientes que realicen actividades para aumentar su práctica de actividad física.

En realidad, cualquier iniciativa que esté enfocada a generar nuevos ciclistas o ayudar a incrementar el uso de la bicicleta puede medirse en función de los beneficios que causa en la salud de las personas. En esta línea, algunos centros de investigación en España ya han realizado estudios para medir el impacto de las infraestructuras ciclistas o de los sistemas de bicicleta pública.

Esto lleva a subrayar una vez más la importancia de la evaluación y de la recopilación de datos. Son especialmente importantes las evaluaciones de impacto, que registran las características de las situaciones previas y posteriores a la implementación de una política o una intervención determinada para ver qué cambios se han producido. Existen herramientas disponibles que ayudan a estimar los beneficios para la salud derivados del incremento del uso de la bicicleta, como la que puso en marcha la OMS hace ya 10 años y que ha ido evolucionando para integrar los últimos avances científicos: la herramienta "HEAT – Health economic assessment tool". "HEAT" es una sencilla herramienta online en la que se introducen una serie de datos para poder extraer el valor económico de las vidas ahorradas por una determinada política de promoción del uso de la bicicleta. AA. PP. de diversos niveles en diferentes países la usan con regularidad para integrar estos cálculos en sus evaluaciones.



La bicicleta como modo de transporte limpio y económico

La Comisión Europea está velando por mejorar los resultados de los compromisos que tienen sus Estados Miembros en cuanto a calidad del aire, como ha demostrado a través de la implantación del Pacto Verde Europeo y de la reciente Estrategia de Movilidad Europea. Las sanciones europeas por mala calidad de aire en nuestras ciudades son una amenaza a tener en cuenta en nuestro país, de modo que es fundamental tomar medidas que la mitiguen. Las medidas de la Comisión Europea para combatir la contaminación atmosférica inciden sobre:

1. Normativa sobre calidad del aire.
2. Objetivos nacionales de reducción de emisiones.
3. Normas de emisión sobre principales fuentes de contaminación.

Uno de los instrumentos a utilizar es la promoción de la bicicleta, puesto que ayuda a contener los niveles de emisiones. La bicicleta puede realizar una importante aportación como medio de transporte ecológico y económico, ya que un cambio modal de los modos motorizados a la bicicleta conllevaría un descenso de las emisiones de contaminantes. A esto cabría añadir otros beneficios como el descenso de los accidentes de tráfico, que supondría un descenso de las lesiones y de las situaciones de discapacidad entre la ciudadanía y un menor gasto sanitario.

Por su parte, las personas que realizan trayectos en bicicleta mejoran su economía al ahorrar en su partida de gastos para transporte y dedican menos tiempo a sus desplazamientos cotidianos. Además, contribuyen a la fluidez del tráfico en las ciudades y a la mejora de su salud, lo que refuerza el ahorro en gasto sanitario estatal y ayuda a descender el nivel de absentismo laboral.

Como se ha señalado anteriormente, ir en bicicleta tiene notables beneficios para la salud, aun incluso si no se tuviesen en cuenta la exposición a contaminantes atmosféricos y el riesgo de sufrir un accidente de tráfico. Además, cada vez hay más estudios que demuestran que, para un trayecto de la misma distancia, los ciclistas no son los que más contaminantes inhalan, sino que los conductores y pasajeros de coches y otros vehículos motorizados con cubículo están expuestos a mayores concentraciones en su interior.

En este escenario es adecuado ir en bicicleta en cualquier ambiente urbano, si bien siempre se pueden implementar estrategias para minimizar la exposición a la contaminación atmosférica, como circular por rutas menos congestionadas, disponer de espacio para circulación ciclista separada del tráfico motorizado o facilitar zonas de espera avanzadas para que los ciclistas no inhalen los contaminantes en altas concentraciones directamente de los tubos de escape.

Según la Agencia Española del Medio Ambiente, **la contaminación atmosférica causa más de 25 000 muertes prematuras al año en España**, 17 veces más que los accidentes de tráfico. A su vez, la contaminación acústica tiene efectos en la salud de la población. Así pues, las estrategias públicas deben encaminarse hacia una progresiva reducción de vehículos con motor a combustión, y a la vez plantear alternativas más sanas para las personas y el medio ambiente.

Estrategia Estatal por la Bicicleta

Cabe reseñar que la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, establece que los municipios de más de 50.000 habitantes adoptarán antes de 2023 planes de movilidad sostenible que deberán incluir, al menos, el establecimiento de zonas de bajas emisiones y medidas para facilitar los desplazamientos a pie, en bicicleta u otros medios de transporte activo, asociándolos con hábitos de vida saludables, así como corredores verdes intraurbanos que conecten los espacios verdes con las grandes áreas verdes periurbanas.





El bienestar social y la bicicleta

La dimensión social de la salud implica que comunidades y grupos de población pueden verse expuestos a amenazas y circunstancias adversas para la salud. Estas afecciones también atañen a grupos de población con circunstancias particulares que los exponen y hacen vulnerables a amenazas para su bienestar.

Frecuentemente, son las comunidades locales las que primero detectan estos problemas sociales y emprenden iniciativas para solucionarlos. Es importante que las AA. PP. estén abiertas a detectar estas iniciativas y les ofrezcan apoyo. Idealmente, las AA. PP. pueden ayudar a crear las condiciones para que se puedan dar aún más iniciativas sociales y mejor dotadas.

Es importante recalcar que los estilos de vida de la población están determinados por las condiciones y las circunstancias en las que se vive y por el entorno. Desde un enfoque de entornos saludables, las políticas y acciones puestas en práctica deben favorecer la existencia de entornos que faciliten la elección de las opciones más saludables a la ciudadanía.

Hay múltiples ejemplos de iniciativas relacionadas con la bicicleta que han surgido para mejorar el bienestar de ciertos grupos o colectivos sociales, como las iniciativas dedicadas a la gente mayor. El enfoque en este grupo social es especialmente valioso, porque mantenerlo activo va a aportarles calidad de vida y longevidad. No hay que olvidar que es un grupo creciente en nuestras pirámides de población, debido al envejecimiento de la población, de modo que su bienestar pasa a ser cada vez más prioritario porque afecta a más personas.

Dado que hasta el momento la proporción de mujeres usuarias de la bicicleta es menor que la de los hombres, iniciativas como las escuelas de bicicleta para mujeres o las tiendas y talleres de bicicletas que priorizan la asistencia de mujeres son ejemplos de cómo facilitar su acceso a estas acciones, y también el de las personas con identidades de género no heteronormativas.

Otro factor a tener en cuenta es la cada vez más frecuente obesidad infantil. La integración de la movilidad ciclista en las escuelas a través de los cursos de aprendizaje y otras actividades lúdicas ayudaría a fomentar una vida menos sedentaria entre los más pequeños, a la vez que se estaría fomentando su autonomía.

Las personas con discapacidad, ya sea física, intelectual o sensorial, son otro colectivo que, debido a sus limitaciones de movilidad, se benefician enormemente de iniciativas que los acerquen a la bicicleta, y es un colectivo que aún no ha sido integrado lo suficiente en las campañas de promoción de la bicicleta. Las personas con movilidad reducida acostumbran a necesitar bicicletas adaptadas, eléctricas u otros tipos de ciclos (tricycles, handcycles, tandems, etc.).

Existen asimismo otros colectivos que podrían mejorar su bienestar social a través de proyectos relacionados con la bicicleta. Es el caso de jóvenes en riesgo de abandono de los estudios obligatorios, o de adultos con problemas de inserción social o laboral. Así, las políticas de fomento del uso de la bicicleta deben tener en cuenta las necesidades de los distintos grupos de población, tanto en medidas en el entorno urbano, como la infraestructura ciclista o la adecuación de este a la movilidad activa como en otras medidas de promoción del uso de la bicicleta, como formación, mejora en el acceso a bicicletas, etc. Estos aspectos son a su vez importantes de abordar por una cuestión de justicia social.





3.2.2 Bloques de acción

Bloque 3. Fomento de una vida saludable en bicicleta

Las acciones para el fomento de una vida saludable en bicicleta tienen como propósito aprovechar la bicicleta como instrumento para mejorar la salud pública, a través de una movilidad activa, libre de emisiones y sostenible y con enfoque de equidad.

El objetivo es ofrecer a las instituciones y asociaciones de promoción de la salud recursos en torno a la bicicleta que les permitan maximizar su efectividad y fomentar de modo coordinado el uso de la bicicleta como parte de un modo de vida saludable.

Este bloque incluye las siguientes acciones:

- Inclusión en webs de promoción de la salud de recursos como rutas saludables, asociaciones ciclistas, centros de formación o que impartan talleres, actividades de promoción del uso de la bicicleta, así como puntos de alquiler de bicicletas (públicos o privados) y otros servicios relacionados con la bicicleta.
- Elaboración de guías para la inclusión del uso de la bicicleta en las políticas de salud y sostenibilidad, incluyendo una propuesta de participación ciudadana desde el inicio, y guías para favorecer entornos y estilos de vida saludable y sostenible, especialmente con enfoque de equidad entre los públicos prioritarios, como mujeres, menores y adolescentes o personas mayores.
- Actividades de comunicación para fortalecer el transporte activo en bicicleta, fomentando una imagen positiva de la bicicleta como modo de transporte saludable y libre de emisiones.



Bloque 4. Soporte a la innovación social en movilidad ciclista

Las acciones comprendidas en este bloque tienen como objetivo acompañar y catalizar los procesos sociales relacionados con la movilidad ciclista, fomentando la inclusión, la igualdad, el bien común, el intercambio de conocimiento, la corresponsabilidad y la solidaridad. Se pretende así apoyar este tipo de iniciativas a través de la experiencia acumulada por entidades especializadas en este sector.

Las acciones propuestas son las siguientes:

- Impulso a proyectos de economía social en los que la bicicleta tenga un papel relevante o que puedan darse apoyo mutuo.
- Detección de grupos en riesgo de exclusión social y documentación de proyectos que se pueden llevar a cabo para su apoyo desde la movilidad ciclista.
- Guía de implicación a nivel territorial de las entidades e iniciativas ciclistas: cómo realizar el mapeo de actores sociales locales, tipos de colaboración entre entidades, resolución de conflictos entre entidades, etc.
- Participación y bicicleta: coordinación con expertos en la materia para crear materiales y guías para el diseño y la dinamización de procesos de participación, codecisión y cocreación.
- Consideración, de forma transversal, de la perspectiva de igualdad de género en las medidas de la estrategia, desde la planificación y el diseño de infraestructuras hasta el desarrollo de servicios, la elaboración de normativa o la promoción deportiva, turística y de ocio.

3.3 ÁREA 3. INFRAESTRUCTURA CICLISTA

Las personas que quieren utilizar su bicicleta se encuentran con una red de infraestructuras que en muchos casos no ha contemplado este vehículo en su fase de diseño. Por lo tanto, deberían plantearse los instrumentos necesarios para adaptar, diseñar, ejecutar y conservar las infraestructuras adecuadas que permitan la circulación de bicicletas en condiciones de seguridad y comodidad, mediante el desarrollo de programas específicos y la formación del personal especializado capaz de llevarlos a cabo.

Cuando se habla de seguridad, nos estamos refiriendo a dos aspectos diferenciados: por un lado, seguridad en la circulación ciclista, entendida como la circulación con una baja probabilidad de sufrir un accidente. Por otro, seguridad referida a evitar los robos de bicicletas.

Por lo que se refiere a la seguridad en la circulación, esta se puede fomentar a través de numerosas medidas. Cuando nos referimos a ámbito urbano, quizá la más básica es la dotación de vías ciclistas segregadas en las calles en las que se ha logrado todavía la pacificación del tráfico motorizado. No obstante, influyen muchos más factores, como el propio diseño urbano que facilite la convivencia entre todos los usuarios. Si bien es fundamental el establecimiento de normas que reduzcan la velocidad de circulación de los vehículos de motor, a menudo esta es una condición necesaria pero no suficiente. Para que se consiga el calmado del tráfico de una manera efectiva, es imprescindible adaptar el diseño urbano en consonancia, de modo que la propia infraestructura sea la que le transmita al conductor, no solo mediante señalización, la velocidad máxima a la que puede circular.

A su vez, en aquellas calles en las que efectivamente el tráfico motorizado circula a una velocidad suficientemente reducida, es factible la convivencia de todos los usuarios sin necesidad de segregación entre ellos.

Asimismo, la infraestructura y el diseño urbano deben facilitar que circular en bicicleta no solo sea seguro, sino que también sea cómodo y sencillo. Las infraestructuras deben diseñarse desde una visión integral y de conjunto, garantizando la continuidad de los itinerarios y permitiendo la intermodalidad con otros medios de transporte.

En cuanto a la seguridad frente al robo de bicicletas, la mejor herramienta es el proporcionar a los usuarios espacios donde poder estacionar la bicicleta con garantías. Estos estacionamientos deberían estar presentes tanto en los puntos de origen de los trayectos —habitualmente, las viviendas— como en los destinos —centros laborales, de estudio, comercios o estaciones de transporte, entre otros—. Esto se puede lograr bien construyendo espacios específicos, bien adaptando la normativa para permitir el uso de los ya existentes en las mismas condiciones que para otro tipo de vehículos.

Para lograr ofrecerles todo esto al público usuario de la bicicleta, las AA. PP. necesitan contar con personal técnico debidamente formado, capaz de adoptar las mejores soluciones para cada caso específico. El uso de espacios para compartir conocimiento y experiencias entre estos técnicos ayudaría en gran medida a la mejora continua de estas soluciones, y a la eficaz colaboración entre profesionales.

3.3.1 Objetivos

Se definen los siguientes objetivos sobre redes ciclistas urbanas, periurbanas e interurbanas:

Objetivos Área 3 - Infraestructura ciclista

- Desarrollar redes ciclistas acordes con el tamaño y la distribución de las poblaciones.
- Crear redes continuas, cómodas y seguras para la comunicación urbana, periurbana e interurbana en bicicleta, diseñando las redes viarias aptas para el ciclismo segregado, integrado, o en vías 2-1, donde sea necesario.
- Unificar y optimizar criterios de diseño, señalización o tipologías de vías para la bicicleta.
- Disponer de estacionamientos públicos seguros en sitios clave, vigilados, cómodos y frecuentes, respetando el espacio peatonal.
- Disponer de espacios para el estacionamiento de bicicletas en edificios de viviendas, oficinas y comercios.
- Asegurar un adecuado mantenimiento y conservación de vías y arcenes para el uso de la bicicleta.
- Mantener las vías ciclistas y rutas ciclistas turísticas en buenas condiciones para su uso seguro.
- Facilitar la difusión de información útil, accesible y actualizada sobre itinerarios en bicicleta.
- Formar a los técnicos de infraestructura y movilidad en bicicleta, y crear espacios para compartir conocimiento y experiencias.
- Hacer de la ciudad un espacio más habitable, con mayor protagonismo de los peatones, las bicicletas y otros vehículos de movilidad personal.
- Optimizar los criterios de diseño urbano y normativo para la integración segura de la bicicleta.
- Dar suficiente visibilidad al ciclista en el espacio viario mediante señales, semáforos, letreros, etc.
- Garantizar una escala de prioridades en el espacio viario: movilidad activa, transporte público, movilidad compartida y por último el uso privado de vehículos a motor.
- Dar prioridad al espacio del peatón y de personas con discapacidad y minimizar los conflictos con ciclistas.
- Implantar medidas para el calmado del tráfico de vehículos a motor en espacios urbanos compartidos, haciendo de los centros de las ciudades espacios compartidos por peatones, bicicletas y otros vehículos de movilidad personal.

Desarrollo de las redes ciclistas

El número de personas que utiliza la bicicleta depende en gran medida de la disponibilidad de una red de infraestructuras adecuada en términos de planificación y diseño. Para ello, tanto en la planificación de nuevas infraestructuras como en la adaptación de las existentes, se debe tener en cuenta la bicicleta como un vehículo más en el reparto modal.

Las redes ciclistas deben ser funcionales, es decir, útiles para los usuarios, y por tanto deben enlazar entre sí y con continuidad puntos de interés en el territorio. Esta continuidad de las infraestructuras ciclistas es uno de los aspectos clave a mejorar en los entornos urbano, periurbano e interurbano, asegurando la comunicación cómoda y segura entre los tres ámbitos, así como el acceso a las infraestructuras ciclistas a todos los grupos sociales para evitar cualquier posible exclusión. La conectividad entre las distintas infraestructuras debe ser continua e integrar las vías ciclistas con vías motorizadas, de modo que se aprovechen al máximo las infraestructuras existentes y se eviten intervenciones innecesarias. Así, las soluciones para la movilidad en bicicleta pueden ser muy diversas, desde los carriles bici segregados a vías aptas para el ciclismo integrado (o incluso vías del tipo “dos menos uno”)- donde sean convenientes, de forma acorde con el tamaño y la distribución de las poblaciones.



Criterios de diseño de las infraestructuras ciclistas

Actualmente el diseño de las vías ciclistas muestra cierta heterogeneidad en diferentes ciudades y ámbitos periurbanos o rurales. Se considera recomendable que existan unos estándares comunes para su diseño, señalización y equipamiento, sin menoscabo de las competencias de cada nivel de la Administración. Gracias a ello, disminuirían los conflictos potenciales entre usuarios, mejoraría la seguridad vial y las AA. PP. podrían orientar sus infraestructuras ciclistas de manera integrada.

Al plantear su ubicación, **los principales criterios a tener en cuenta son la seguridad de los usuarios y la eficiencia en la circulación.** Los peatones son los usuarios más vulnerables del espacio urbano, por lo que es conveniente que no compartan el espacio con los vehículos, incluida la bicicleta. Especialmente, si se trata de grupos a los que se les otorga un grado de protección superior como a los menores, las personas mayores y las personas con discapacidad.



Conservación de las infraestructuras ciclistas

Además del correcto diseño y ejecución de las vías y rutas ciclistas y de sus servicios asociados, también hay que tener en cuenta la importancia de un adecuado mantenimiento y conservación de las mismas, que permita su utilización de forma eficiente y segura a lo largo del tiempo.

Mantener las vías y rutas en buenas condiciones para su uso por bicicletas requiere la coordinación adecuada entre las AA. PP. competentes en cada caso. En este apartado, un aspecto concreto que preocupa particularmente a los ciclistas interurbanos y deportivos es la limpieza de los arcnos de las carreteras, no solo el estado del firme.



Estacionamientos para bicicletas

Una de las grandes preocupaciones de los usuarios y de las AA. PP. es la seguridad en el estacionamiento de bicicletas. Estos deben ser lugares fácilmente accesibles y contar con las medidas necesarias en cada caso para garantizar la seguridad y la integridad, tanto del vehículo como del usuario.

Se pueden aprovechar infraestructuras ya existentes como los aparcamientos públicos de automóviles, donde una reserva de espacio bien iluminada y ubicada junto a los puntos de control de acceso sería suficiente. O bien, construir infraestructuras nuevas dedicadas exclusivamente al estacionamiento de bicicletas.

Su ubicación en el espacio público no debe interferir en el flujo habitual de los peatones, especialmente de personas con discapacidad; ni entorpecer las zonas de carga y descarga. Sería aconsejable situarlos en aquellos lugares donde los usuarios realicen sus actividades habituales, como en las estaciones públicas de transporte intermodal, en edificios públicos, en instituciones educativas o en comercios. Todas estas ubicaciones integradas con la bicicleta podrían ser identificadas, además, mediante algún distintivo o sello.

En los espacios privados, como en edificios de viviendas y centros de trabajo o en sus proximidades, sería conveniente disponer de espacios dedicados exclusivamente al estacionamiento de bicicletas (bicionjas, bicihangares, etc.). Esto se podría conseguir mediante una reserva de espacio en garajes comunitarios y zonas comunes, incluyendo este requisito en los Planes Generales de Ordenación Urbana (PGOU), en las ordenanzas municipales y en el Código Técnico de la Edificación. Además, estas infraestructuras deben contemplar también las necesidades específicas de la bicicleta eléctrica, descritas en la Directiva (UE) 2018/844, sobre eficiencia energética.



Pueblos y ciudades eficientes, compactas y competitivas

La planificación de la movilidad en las ciudades debería ser parte integral de la programación global de la ciudad y contribuir efectivamente a su diseño. Actualmente, una gran parte de la movilidad diaria en las ciudades se realiza en coche, y sin embargo este modo de transporte no es siempre el medio más cómodo ni el más económico.

La bicicleta se presenta como la mejor solución para fomentar una nueva cultura de movilidad en la ciudad y desarrollar un nuevo modelo urbano más compacto y competitivo. Las ciudades compactas evitan los desarrollos urbanos dispersos, con el objetivo de disminuir los desplazamientos cotidianos de sus habitantes y promocionar la actividad económica local, de manera que las ciudades se conviertan en un motor de fomento del empleo, se atraigan inversiones y mejore la cohesión social.



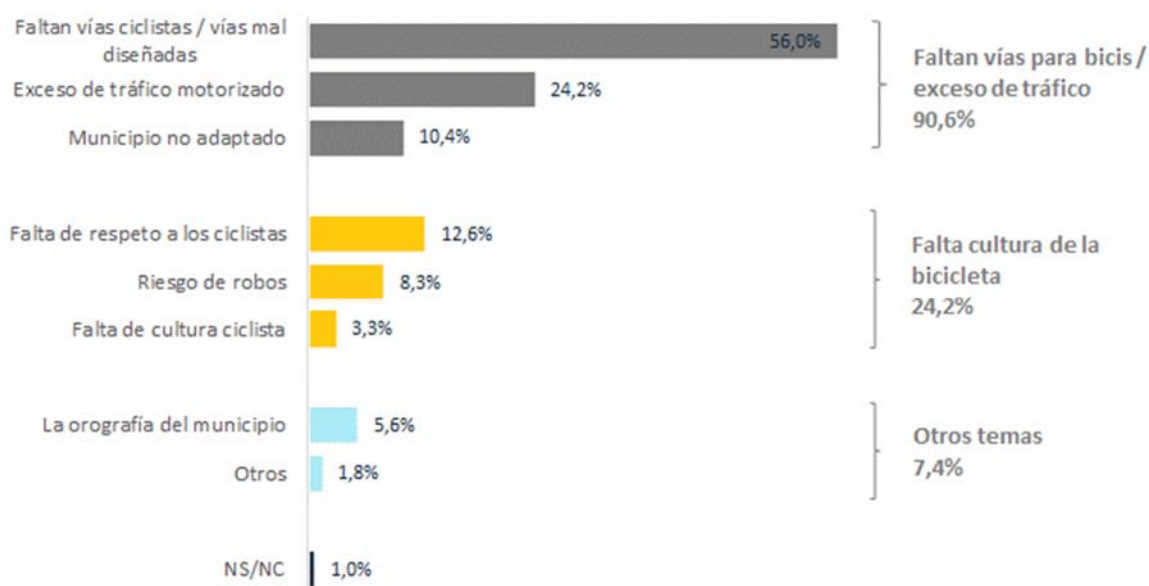
Uso compartido del espacio viario

Para que la planificación y el diseño de las infraestructuras urbanas resulten eficientes y respetuosas con todos los posibles usuarios es necesario que partan de una clara escala de prioridades en el uso del espacio público. **De mayor a menor prioridad, según se establece en la pirámide de la movilidad: movilidad activa, transporte público y vehículo privado a motor.**

Para el uso de la bicicleta, las medidas incentivadoras encaminadas a vincular este vehículo con la cotidianidad deberían tener en cuenta su convivencia con otros usuarios y vehículos. Por una parte, han de garantizar su seguridad frente a los vehículos de motor. Y por otra tratar de minimizar los conflictos con peatones y personas con movilidad reducida, sin impedir el uso del espacio por los ciclistas infantiles. También deberían contemplar la diversidad de colectivos ciclistas, con usos de la bicicleta muy diferentes. Por ejemplo, hacen distinto uso de la bicicleta aquellos que la utilizan para desplazarse a sus puestos de trabajo, las personas que realizan repartos de mercancías en bicicleta o quienes la utilizan como instrumento de ocio.

Además, bajo el principio general de “comparte donde puedas, separa donde debas” se puede llegar a plantear, donde las circunstancias concretas lo aconsejen, la conversión de determinadas zonas en los centros de ciudades en espacios libres de vehículos de motor, donde el uso sea compartido exclusivamente por peatones y bicicletas.

Figura 5. ¿Por qué su municipio no es amable o seguro para la bicicleta? (respuesta múltiple)



Fuente: Barómetro de la bicicleta en España. Informe de resultados, noviembre de 2019

Ciudades más habitables para los peatones y las bicicletas

El primer aspecto en el que se puede incidir, con el fin de fomentar el uso de la bicicleta, es el de la educación para mejorar la convivencia entre los distintos usuarios del espacio público, logrando así un modelo de ciudad más amable. En este campo, sería deseable una actuación coordinada entre las distintas AA. PP. implicadas, por medio de campañas o programas de educación en movilidad ciclista.

Estas medidas educativas no hay que entenderlas meramente como formación, sino incluyendo otras de comunicación y concienciación encaminadas a derribar falsos miedos y convenciones sociales. La educación en valores puede vencer el miedo a compartir el espacio con otros vehículos. Además, merece especial atención aquella educación que fomente la convivencia de bicicletas con los demás usuarios de la vía. Por un lado, con los vehículos de motor en las vías de uso compartido, y por otra parte en el respeto de los espacios reservados a los más vulnerables: peatones y personas con movilidad reducida.

Algunas de las medidas más eficaces para el fomento del uso de la bicicleta son las encaminadas al calmado del tráfico de vehículos de motor. Medidas como las Zonas 30 o la restricción y reorganización del tráfico de vehículos de motor en determinadas zonas son fundamentales. También son muy positivas aquellas orientadas a limitar su velocidad hasta niveles compatibles con el uso compartido de las vías con las bicicletas, con los nuevos vehículos de movilidad personal y con los vehículos para personas con movilidad reducida. Además, hay que tener en cuenta que la reducción de la velocidad a 30 km/h no solo beneficia a los ciclistas, sino a todos los grupos más vulnerables: personas mayores, infancia y personas con movilidad reducida.

Como criterio básico de partida en la redefinición de los espacios urbanos, es fundamental que todo espacio que se genere para la movilidad ciclista lo haga a costa del que estaba destinado al tráfico motorizado y no a aquel con fin de movilidad o estancia peatonal. De hecho, la concepción del urbanismo en búsqueda de pueblos y ciudades más amables, seguras y agradables para toda la población es una gran oportunidad para buscar sinergias entre la movilidad ciclista y los desplazamientos o estancias peatonales.

Por último, cabe mencionar el cada vez mayor protagonismo en la movilidad urbana de los nuevos vehículos de movilidad personal (VMP), especialmente entre los usuarios más jóvenes, con la consiguiente regulación normativa a desarrollar.

Criterios de homogeneización del diseño urbano

Para que el incremento del uso de la bicicleta contribuya de forma eficaz al objetivo de lograr un modelo de ciudad más amable, hay que tener en cuenta a los ciclistas dentro de la planificación global de la movilidad.

Sería deseable disponer de unos estándares comunes mínimos para los proyectos de planificación de las infraestructuras, teniendo en cuenta tanto criterios de diseño como de normativa aplicable, en todo lo referente a la integración de los ciclistas y de los peatones en las infraestructuras urbanas de la forma más amable posible.

Un aspecto concreto en el que sería deseable la estandarización es la integración de las infraestructuras ciclistas con las vías motorizadas, por medio de señales, semáforos, letreros, etc., que den visibilidad al ciclista en aras de una mayor seguridad vial. Además, es preciso contar con el mobiliario urbano adecuado, que no solo no interfiera, sino que en la medida de lo posible favorezca esta integración, tanto de la bicicleta como del peatón.

Por último, en la planificación de vías de uso ciclista en las ciudades no hay que olvidar las entradas y salidas de la ciudad, que permitan la conexión ciclista con los ámbitos periurbanos e interurbanos.



Convivencia segura en vías interurbanas

En las vías interurbanas cobra especial relevancia garantizar la seguridad de los usuarios ciclistas en los tramos compartidos con vehículos de motor, pues en ellas la diferencia de velocidad entre las bicicletas y el resto de vehículos es muy superior que en ámbito urbano.

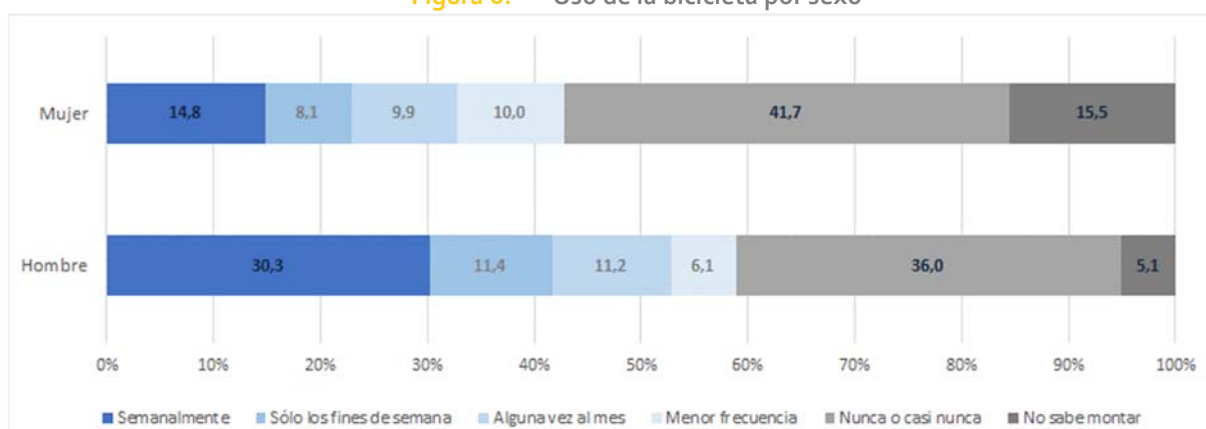
Con estas premisas, sería aconsejable evaluar la posibilidad de compartir determinadas vías, como vías auxiliares o vías de servicio. Asimismo, para aumentar la seguridad de los ciclistas, puede analizarse la adaptación de tramos de carreteras convencionales que dispongan de autopista o autovía paralela. Podría llegar incluso a valorarse, según las circunstancias, la necesidad de restringir o limitar el tráfico de vehículos de motor en determinadas vías o momentos. Un aspecto concreto que resulta muy relevante al hablar de la seguridad en vías interurbanas es el control efectivo del cumplimiento de los límites de velocidad por parte de los vehículos de motor. Este debe ser especialmente vigilado y sancionado si pone en peligro a usuarios vulnerables.



Planificación para las necesidades cotidianas y la igualdad de género

Los motivos de la movilidad del cuidado, que se define como la movilidad relacionada con el acompañamiento a menores o mayores en sus actividades de estudio, de ocio o de salud, la compra diaria, o visitas a familiares representan la mayor cuota (41 %) de nuestra movilidad cotidiana, y son estables en un contexto internacional y español. Los datos relativos a la movilidad desglosados por sexo muestran que la mayoría (alrededor del 70 %) de los viajes relacionados con el cuidado son realizados por mujeres. Por lo tanto, para incrementar el uso de la bicicleta por parte de las mujeres, las AA. PP. tendrán que orientar la planificación de infraestructuras y la oferta de movilidad en bicicleta para satisfacer esta demanda de la movilidad del cuidado.

Figura 6. Uso de la bicicleta por sexo



Fuente: Barómetro de la bicicleta en España. Informe de resultados, noviembre de 2019



3.3.2 Bloques de acción

Bloque 5. Desarrollo de redes de vías ciclistas

El propósito de este bloque de acciones es la creación de una red de vías interurbanas que abarque toda la geografía nacional a través de unos ejes continuos y homogéneos. Para ello, será necesario en primer lugar hacer un diagnóstico de la infraestructura existente, para posteriormente planificar, ejecutar y conservar los tramos que se consideren necesarios para completar la red deseada.

Asimismo, se prevé el apoyo a la planificación, construcción y conservación de vías urbanas, así como de infraestructuras que faciliten el acceso a las grandes poblaciones, logrando la continuidad entre las vías urbanas e interurbanas. Por último, se considera fundamental proporcionar a los usuarios de información sencilla y cómoda sobre la oferta de infraestructuras ciclistas disponibles.

Este bloque incluye las siguientes acciones:

- Planificación y desarrollo de una red estatal básica, continua y homogénea, de infraestructuras ciclistas interurbanas.
- Diseño y ejecución de un plan de conservación y eliminación de tramos de concentración de accidentes ciclistas en vías interurbanas.
- Apoyo a la elaboración de planes específicos de acceso a infraestructura y servicios ciclistas urbanos en áreas periféricas y con riesgo de exclusión social.
- Apoyo a la elaboración de planes de adaptación de grandes vías de acceso a ciudades para su uso por bicicletas.
- Generación de una cartografía detallada e integrada de redes ciclistas urbanas, periurbanas e interurbanas.
- Publicación de un portal de datos abiertos de cartografía, equipamientos, estado e información general sobre las redes urbanas, periurbanas e interurbanas.
- Identificación y geolocalización de los tramos de autovías donde se ha prohibido, mediante la señalización correspondiente, la circulación de ciclistas, así como de los tramos alternativos. Subida de la información al Punto de Acceso Nacional de Tráfico y Movilidad.

Bloque 6. Diseño de infraestructuras ciclistas

Con el fin de armonizar y optimizar las soluciones de diseño adoptadas en vías urbanas, periurbanas e interurbanas para su uso por ciclistas, se elaborarán unos criterios básicos que resulten útiles a todas las administraciones competentes en la materia.

Dichos criterios servirán como referente técnico para el diseño de vías tanto segregadas para ciclistas como compartidas con otros vehículos, así como para la señalización aplicable a ciclistas y la construcción de estacionamientos para bicicletas, tanto públicos como privados.

Este bloque incluye las siguientes acciones:

- Elaboración de manuales de recomendaciones de diseño de vías urbanas, periurbanas e interurbanas para su uso por bicicletas.
- Elaboración de un catálogo normalizado de señales para la circulación de ciclistas en ciudades, vías interurbanas, caminos rurales y senderos.
- Desarrollo de documentos para la conservación de las vías ciclistas, así como inclusión de criterios relevantes para la seguridad vial de los ciclistas en normativas y estándares de diseño de vías.
- Elaboración de guías para visibilizar elementos de la movilidad ciclista en ámbito urbano.



Bloque 7. Estacionamientos para bicicletas

El bloque de estacionamientos para bicicletas tiene como propósito generalizar las soluciones de adaptación de espacios públicos o compartidos, para facilitar y promover el uso de la bicicleta, a través de un programa general que impulse y consolide los proyectos e iniciativas planificados y en marcha en todas las Administraciones.

Este programa ofrece orientación en mejores prácticas y experiencias en la adecuación de espacios públicos y compartidos para la bicicleta, promueve iniciativas de normalización y regulación de estos espacios desde la perspectiva de los ciclistas, y provee de ayudas a los proyectos de adecuación, para su ejecución por parte de Administraciones, empresas, comunidades de vecinos, centros educativos, etc.

Este bloque incluye las siguientes acciones:

- Fomento de la inclusión de aparcamientos para bicicletas en vivienda de nueva construcción, incluyendo el estudio de la viabilidad de introducir modificaciones normativas el Código Técnico de Edificación para la inclusión de aparcamientos obligatorios.
- Análisis de posibles modificaciones normativas, como la de la regulación de las comunidades de vecinos para la asignación de espacios comunitarios al aparcamiento y depósito de bicicletas.
- Elaboración de guías para facilitar la instalación de aparcamientos en viviendas, comercios, oficinas y edificios públicos, así como en centros docentes (colegios, institutos, centros de formación profesional y universidades).
- Estudios sobre la posibilidad de poner en marcha programas de ayudas para la instalación de aparcamientos en viviendas, comercios, oficinas, edificios públicos y centros docentes (colegios, institutos, centros de formación profesional y universidades).
- Apoyo a la elaboración de planes de implantación de aparcabicis en espacios vecinales y de proximidad (bicilonjas, bicihangares, etc.).
- Documentación y publicación de mejores prácticas en la adopción por los comercios de medidas amigables con clientes ciclistas. Puesta en marcha de un sello de reconocimiento a nivel nacional para comercios amigables con los ciclistas.

Bloque 8. Red profesional de especialistas en urbanismo y movilidad ciclista

La red profesional de especialistas en urbanismo y movilidad ciclista tiene como propósito poner en contacto y aprovechar el conocimiento de los especialistas en estas materias, favoreciendo su colaboración a través de una comunidad de práctica dedicada y gestionada.

Esta red ofrece a los especialistas en urbanismo y movilidad ciclistas un espacio en el que compartir información, experiencias, inquietudes y puntos de vista, además de encontrar referentes técnicos. Aunque la actividad principal de la red se lleve a cabo a través de redes sociales, esta se puede complementar con eventos presenciales, generalistas o especializados, con el objeto de favorecer la socialización entre sus miembros.

Este bloque incluye las siguientes acciones:

- Creación y gestión de una red profesional de especialistas en urbanismo y movilidad ciclista (foros de discusión, community management, programa de eventos, etc.).
- Colaboración en programas de formación en urbanismo para la especialización en urbanismo y movilidad ciclista.
- Puesta en marcha de un foro de experiencias y soluciones en la integración de la bicicleta en el tráfico interurbano.
- Elaboración de estudios sobre nuevas tecnologías aplicables a la infraestructura ciclista y posibles sinergias con los vehículos de movilidad personal.
- Potenciación de los aspectos de urbanismo, movilidad y seguridad vial ciclista en cátedras y grupos de investigación.



3.4 ÁREA 4. INSTRUMENTOS PARA FACILITAR LA MOVILIDAD CICLISTA

En este capítulo se abordan los aspectos que se consideran fundamentales para conseguir que los usuarios disfruten de una buena experiencia de uso en la movilidad ciclista; desde el acceso a una bicicleta hasta los servicios de apoyo que puedan necesitar a lo largo de su itinerario.

Los aspectos prioritarios que se han tomado en consideración son: el acceso asequible a una bicicleta, los sistemas públicos de alquiler de bicicletas y el fomento de la intermodalidad, incluyendo las infraestructuras dedicadas al estacionamiento de bicicletas en los nodos intermodales.



3.4.1 Objetivos

La Estrategia Estatal por la Bicicleta establece los siguientes objetivos en el área estratégica de instrumentos para facilitar la movilidad en bicicleta:

Objetivos Área 4 - Instrumentos para facilitar la movilidad ciclista

- Ampliar las redes de servicios públicos de bicicletas, y aumentar su capilaridad y uso.
- Generalizar la intermodalidad con el transporte público (tren, autobús, metro, tranvía), facilitando el transporte de bicicletas a bordo.
- Conectar las estaciones de metro, tranvía, tren y autobús con las redes de carriles bici y los servicios de bicicleta pública.
- Instalar aparcamientos seguros y servicios de alquiler de bicicletas en estaciones de tren y autobús.
- Potenciar la integración tarifaria entre el transporte colectivo y los sistemas de bicicleta pública.



Redes de servicios públicos de alquiler de bicicletas

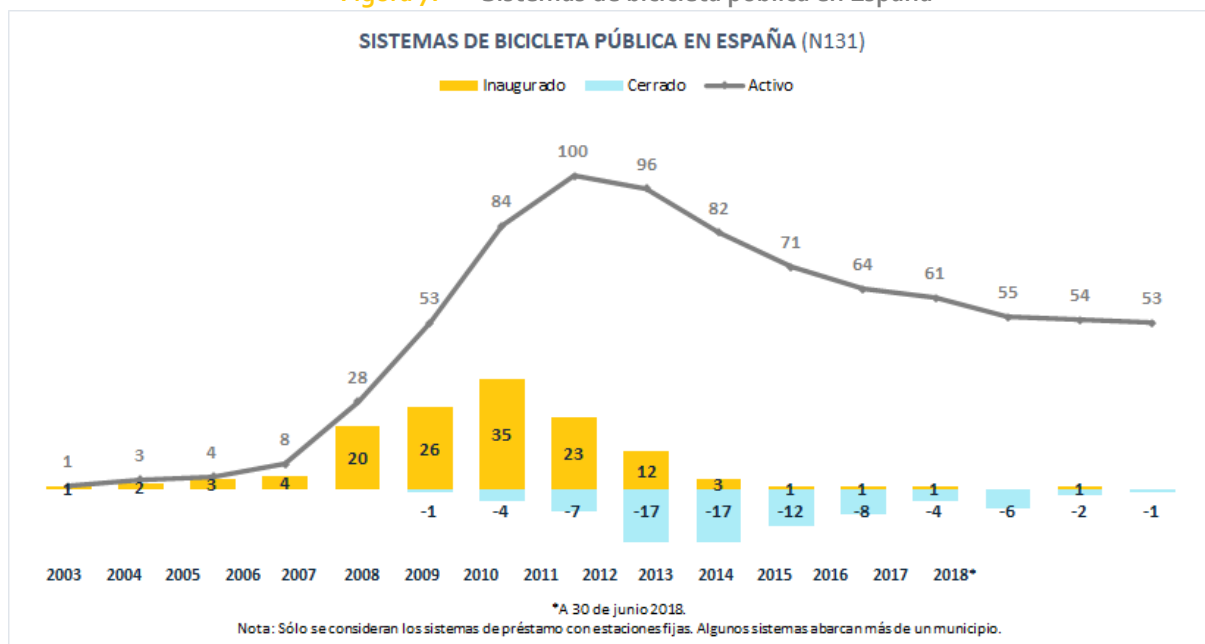
Los servicios públicos de alquiler o préstamo de bicicletas son servicios dirigidos a todos los residentes y visitantes de un pueblo o ciudad. Constituyen una buena alternativa a la adquisición y uso de una bicicleta propia, y una buena solución para aumentar el número de usuarios de bicicleta en ámbito urbano. Su diseño debe considerarse como una red de transporte más en la planificación urbana.

Para que estos sistemas sean realmente eficaces deben contar con el número necesario de estaciones y una red con suficiente capilaridad, que llegue hasta los barrios periurbanos (donde se originan la mayoría de los desplazamientos cotidianos) y otros lugares de generación y atracción de viajes. De especial relevancia para el fomento de una movilidad intermodal y multimodal es la presencia de estos servicios públicos en los grandes intercambiadores de transporte.

Los sistemas deben de estar dimensionados adecuadamente, contar con un número suficiente de bicicletas y prever desequilibrios temporales y zonales en la demanda que deben de ser contrarrestados por la empresa operadora de manera eficiente para que no merme el uso del servicio. Se recomienda que las flotas de bicicletas incluyan algunas adaptadas.

El número de ciudades en las que se dispone de estos sistemas crece día a día y ha llegado a su fase de consolidación, siendo deseable que siga aumentando su implantación en todas aquellas poblaciones en las que se considere un sistema viable. En cada caso, la autoridad competente deberá plantearse la mejor forma de potenciarlos. La experiencia del usuario, clave para el éxito de estos sistemas, se puede mejorar mucho mediante el diseño de las apps y la inclusión de un catálogo de abonos temporales extenso y flexible, y a ser posible integrado tarifariamente con el resto de servicios de transporte público.

Figura 7. Sistemas de bicicleta pública en España



Fuente: Observatorio de la Bicicleta Pública en España



Intermodalidad con el transporte público y servicios para las bicicletas

En los desplazamientos cotidianos, la elección de la bicicleta como modo de transporte está fuertemente determinada por la disponibilidad de una red de transporte público eficaz y bien integrada con la red ciclista, que sirva de complemento a los trayectos iniciales y finales realizados en bicicleta o caminando. Por lo tanto, la infraestructura ciclista tiene que permitir a los usuarios el acceso a la red de transporte público en los trayectos previos y posteriores a su utilización, disponiendo de conexiones intermodales de la malla ciclable con otros modos de transporte urbano e interurbano (autobús, metro, tranvía, tren, etc.). Especialmente interesante para este objetivo son los esquemas combinados de bici pública y transporte público convencional, de tal modo que se facilite la conexión con las estaciones y paradas de transporte público desde las áreas residenciales y desde estas a los destinos principales de movilidad obligada (trabajo, colegio, universidad, hospitales, etc.). En la actualidad, la bici pública se ha introducido principalmente en los centros urbanos, precisamente donde más concentración de transporte público y peatones hay. Debe reorientarse para facilitar destinos de primera y última milla, de tal modo que la bici también sea un instrumento de mayor captación de viajeros hacia el transporte público.

Por otro lado, las actuales redes de transporte público no están suficientemente preparadas para el traslado de las bicicletas a bordo de sus vehículos. La mejora en este aspecto puede llevarse a cabo a través de diversas medidas, desde la actualización del material rodante hasta la mejora de la información ofrecida al usuario y la integración tarifaria.

Un caso particular en el que la intermodalidad cobra un sentido distinto es el de los Caminos Naturales y las Vías Verdes. El acceso en transporte público a estas infraestructuras de ocio y turismo no resulta sencillo debido a su localización, generalmente fuera de los ámbitos urbano y periurbano, pero es un aspecto a tener muy en cuenta para su potenciación.

Los servicios e instalaciones ofrecidos en el sistema de transporte público se gestionan de manera conjunta. Los equipamientos relacionados con la bicicleta facilitan el acceso a los viajeros al transporte público e incrementan el radio de acción de las paradas, nodos y estaciones. Por lo tanto, sería recomendable considerarlos parte sustancial de la política pública de los sistemas de transporte.



3.4.2 Bloques de acción

Bloque 9. Desarrollo de sistemas de bicicletas compartidas

El propósito de este bloque de acciones es coordinar las diferentes iniciativas en este ámbito que se llevan a cabo, de modo que se asegure su viabilidad, se optimice su implantación y se favorezca el aprendizaje entre experiencias.

A través de estas acciones, se ofrece a las instituciones y empresas interesadas en los sistemas de bicicletas compartidas una visión global de los servicios actuales y previstos, así como orientación y asesoramiento técnico para la puesta en marcha y operación de estos sistemas.

Este bloque incluye las siguientes acciones:

- Elaboración de guías de recomendaciones y mejores prácticas para la puesta en marcha y desarrollo de servicios de bicicletas compartidas, tanto como servicio público, como para centros de trabajo que lo ofrezcan a sus empleados.
- Apoyo al diseño y a la puesta en marcha de sistemas de préstamo de bicicletas a largo plazo por Ayuntamientos y empresas.



Bloque 10. Intermodalidad bicicleta-transporte público

El bloque de intermodalidad bicicleta-transporte público tiene como propósito facilitar el uso combinado de bicicleta y el transporte público, con especial atención al ferrocarril, de modo que los usuarios de la bicicleta tengan facilidad para combinar distintos modos de transporte en trayectos tanto urbanos como interurbanos, ya sea en su movilidad cotidiana como en la que tenga como fin el ocio, el deporte o el cicloturismo.

Mediante estas acciones, se ofrece a los operadores de servicios públicos medidas concretas de intermodalidad enfocadas en los usuarios y promoviendo la adopción de buenas prácticas por parte de los operadores de transporte público colectivo.

Este bloque incluye las siguientes acciones:

- Elaboración de un procedimiento tipo para la coordinación entre los actores implicados (gestores de transporte e infraestructuras y administraciones públicas) que permita la construcción o instalación de aparcamientos de bicicletas en las estaciones.
- Impulso al desarrollo de políticas comerciales diferenciadas y específicas que concentren, agrupen y actualicen toda la información concerniente a la intermodalidad bicicleta-transporte público.
- Diseño de un logotipo de sencilla identificación que represente el concepto de intermodalidad bicicleta-transporte público.
- Colaboración de los gestores del transporte público con plataformas de promoción y difusión del uso de la bicicleta.
- Planificación consolidada de proyectos de conectividad de estaciones de tren, de autobús y aeropuertos con redes ciclistas urbanas y periurbanas, incluyendo la adaptación de estaciones de viajeros para su uso por ciclistas (acceso, aparcamiento, vigilancia, servicios, instalaciones, etc.).
- Elaboración de guías para la implantación de servicios de préstamo y aparcamientos de bicicletas en estaciones intermodales.
- Introducción progresiva del material rodante cuyo diseño facilite la intermodalidad bicicleta-transporte público.
- Puesta en marcha de sistemas de reserva de plazas para viajeros ciclistas en trenes de media y larga distancia.
- Desarrollo de soluciones de abonos de transporte y billetes únicos, integrados con los sistemas de bicicleta compartida.
- Inclusión de la bicicleta en las plataformas logísticas de multiviaje que oferten los diferentes gestores de transporte público.

3.5 ÁREA 5. LA BICICLETA COMO MEDIO DE TRANSPORTE COTIDIANO

En las últimas décadas, el diseño urbano de nuestros pueblos y ciudades ha estado muy influenciado por el uso del automóvil, favoreciendo su uso mediante la dotación de infraestructuras y la distribución del espacio.

Muchos de los trayectos cotidianos que se realizan actualmente en coche en nuestras ciudades se podrían llevar a cabo de forma más eficiente y sostenible a pie o en bicicleta. Los dos ámbitos principales en los que habría que fomentar este cambio hacia una nueva cultura de la movilidad son el transporte al trabajo y el transporte escolar –lo relacionado con este último ya se ha tratado en el área temática 1.

Sería deseable incentivar estas formas de desplazamiento dentro de una nueva cultura de movilidad, hasta lograr que la bicicleta gane de forma paulatina una participación significativa en el reparto modal.



3.5.1 Objetivos

La Estrategia Estatal por la Bicicleta establece los siguientes objetivos en el área estratégica de la bicicleta como medio de transporte cotidiano:

Objetivos Área 5 - La bicicleta como medio de transporte cotidiano

- Hacer de la bicicleta una opción de transporte generalizada e inclusiva.
- Conseguir de modo paulatino una participación significativa de la bicicleta en el reparto modal en detrimento de otros modos menos sostenibles.
- Incentivar el desplazamiento a pie o en bicicleta en trayectos cortos en las ciudades.
- Fomentar el desplazamiento al trabajo en bicicleta como solución para la movilidad sostenible y segura.
- Preparar a los colegios para la adopción de soluciones propias de movilidad en bicicleta.
- Adoptar medidas amables con la bicicleta en los comercios, especialmente en los de proximidad.
- Fomentar el uso de la bicicleta para públicos diversos en género, edad o clase social y según patrones propios de movilidad.
- Evaluar políticas fiscales que favorezcan a la bicicleta como modo de transporte.



Dar visibilidad de la bicicleta como medio de transporte cotidiano

La bicicleta también goza de numerosas ventajas como medio de transporte cotidiano, siendo el medio de transporte más práctico para cubrir muchos de los desplazamientos cortos y medios que realizamos de manera cotidiana.

Por tanto, uno de los mensajes que se debería difundir es **vincular la bicicleta con la cotidianidad**, mediante un aumento de campañas de divulgación sobre el uso de la bicicleta que den visibilidad a la bicicleta como medio habitual de transporte, así como a través de incentivos al cambio hacia el uso de la bicicleta en la movilidad cotidiana.



Desplazamiento al trabajo en bicicleta

Uno de los ámbitos en los que más eficazmente se puede actuar es el de la movilidad al trabajo, responsable de la mayoría de los desplazamientos cotidianos, buena parte de los cuales se realizan actualmente en automóvil.

Para incentivar el cambio hacia una nueva cultura de la movilidad en este ámbito es necesaria la actuación coordinada de las AA. PP. competentes y de las propias empresas.

Las AA. PP. pueden actuar en aspectos relacionados con la **accesibilidad de los itinerarios ciclistas y la mejora de su intermodalidad con otros medios de transporte público**, tal como se ha indicado en un capítulo anterior. Para que estas actuaciones sean eficaces, convendría acompañarlas de campañas institucionales de información que fomenten el uso conjunto del transporte público y la bicicleta.

Para incidir directamente sobre las empresas en estos aspectos, las AA. PP. pueden ofrecer beneficios específicos para aquellas organizaciones que incluyan en su política de Responsabilidad Social Corporativa planes de transporte al trabajo que otorguen protagonismo a alternativas de transporte sostenible.

Por su parte, las empresas que deseen fomentar entre sus empleados la movilidad sostenible, saludable y segura, pueden ofrecer horarios de trabajo conciliadores y flexibles, compatibles con la movilidad en bicicleta, así como habilitar espacios donde poder estacionar y realizar un mantenimiento básico de las bicicletas. Para promover su uso pueden ofrecer incentivos económicos a los trabajadores que adopten la movilidad sostenible y segura, como una buena práctica empresarial. Igualmente, pueden ofrecer cursos específicos sobre movilidad y habilidades en bicicleta dentro de sus planes de formación.



Políticas fiscales que favorezcan a la bicicleta como modo de transporte

La fiscalidad del sector es otra área en la que la acción institucional tiene una gran capacidad para incidir de forma indirecta en el fomento de la bicicleta. De cara a los usuarios, ciertos incentivos fiscales o laborales en la adquisición o uso de bicicletas y sus servicios asociados pueden ayudar a dar el paso hacia la movilidad ciclista de la ciudadanía. Medidas en el ámbito laboral como los programas de beneficios otorgados por las empresas a los empleados que cambien el coche por la bicicleta como medio de desplazamiento al trabajo han demostrado ser muy eficaces.

Además, el fomento de la bicicleta revertiría sin duda positivamente hacia otros aspectos de la fiscalidad, como por ejemplo al gasto sanitario o al cumplimiento de objetivos de calidad del aire, evitando así posibles sanciones de la Comisión Europea.





3.5.2 Bloques de acción

Bloque 11. En bici al trabajo

Este bloque tiene por objeto potenciar la bicicleta como medio de transporte para los desplazamientos cotidianos al centro de trabajo.

Las acciones que se incluyen pretenden facilitar que las personas puedan acudir al lugar donde desarrollan su actividad profesional. Para ello, se propone dar información acerca de cómo realizar el trayecto en bicicleta de forma segura, el desarrollo de herramientas para que las personas puedan realizar el trayecto acompañadas, o el establecimiento de criterios respecto a las infraestructuras mínimas que deben tener los centros de trabajo para que los trabajadores puedan acudir en bicicleta.

Este bloque incluye las siguientes acciones:

- Promoción de la realización de planes de transporte al trabajo por parte de las empresas y entidades, orientados a incentivar el uso de modos más sostenibles y a la racionalización de los desplazamientos de los empleados y visitantes de dichos centros de actividad.
- Creación de la plataforma en Bici al Trabajo, incluyendo un listado con entidades que facilitan la movilidad ciclista, consejos para montar en bicicleta de forma segura, mantenimiento de la bicicleta, etc.
- Manual de consejos para empresas que quieran facilitar la movilidad en bicicleta. El manual incluirá cómo aprovechar espacios existentes para la creación de aparcamientos para bicicletas, instalación de duchas y vestuarios, así como consejos de cara a la gestión de RR.HH. y la potenciación de la movilidad en bicicleta al trabajo.
- Lanzamiento de campañas de impulso de planes de movilidad ciclista a centros de trabajo y de fomento de movilidad sostenible, activa y segura al colegio, incluyendo el reconocimiento a las mejores prácticas.
- Diseño y puesta en marcha de programas de eventos de bicicleta al trabajo y de una guía para la promoción de la bicicleta al trabajo.



Bloque 12. Incentivación de la bicicleta desde el ámbito laboral

El objetivo de este bloque es facilitar medidas que permitan el uso o la adquisición de una bicicleta por motivos de desplazamiento al lugar de trabajo. En este sentido, cabe mencionar que el concepto de retribución en especie, o pago que reciben algunos empleados por los servicios prestados en forma de bienes o servicios, distintas de los sueldos y salarios en metálico que puedan formar parte de una retribución global, no recoge entre sus supuestos el uso de la bicicleta, bien en propiedad bien a través de los sistemas de alquiler de bicicletas públicos.

Dentro de este concepto retributivo, que sí que recoge ayudas para el transporte público o incluso para gastos de combustible por usar el vehículo privado, se podría ampliar para recoger el uso de bicicletas para ir al trabajo, o su mantenimiento si se asocia a estos motivos. Igualmente se puede trabajar en impulsar que las empresas den facilidades en el pago o financiación de este modo de transporte. La facilitación de la compra podría lograrse mediante desgravaciones fiscales o por acuerdos entre empresas, productores/distribuidores de bicicletas y entidades financieras de diversa índole.

El presente instrumento incluiría las siguientes acciones:

- Estudio de la viabilidad de modificar la normativa fiscal para incluir la movilidad en bicicleta para desplazarse al trabajo en lo referente a las rentas en especie.
- Publicidad, promoción y aprovechamiento de las condiciones de facilitación de adquisición o mantenimiento de la bicicleta para los desplazamientos al trabajo.
- Creación de un listado de las empresas que ofrezcan estas facilidades a sus empleados.

3.6 ÁREA 6. SEGURIDAD Y REGULACIÓN

El fomento de la bicicleta contribuye muy positivamente a lograr un modelo de ciudad más amable, eficiente y competitiva, siempre que esto se lleve a cabo de forma coordinada e inclusiva con todas las alternativas de movilidad y todos los usuarios de la vía.

Para lograrlo, es necesario incidir en dos aspectos. Por una parte, se hace necesaria una regulación de la actividad ciclista clara y homogénea, no solo en lo referente a normas de circulación, sino también respecto a infraestructuras y equipamiento. Y por otro, fomentar la formación, comunicación y concienciación en movilidad ciclista. El objetivo final de todas estas acciones debe ser la garantía de la seguridad de todos los usuarios que conviven en el uso del espacio público.

Las actuaciones encaminadas a mejorar la seguridad vial de los usuarios de la bicicleta deben abordar una doble vertiente. Por un lado, la situación de estos como usuarios vulnerables frente a los vehículos de motor, y por otro su situación frente a usuarios aún más vulnerables, como peatones y personas con movilidad reducida. Además, deben conseguir incrementar tanto la seguridad objetiva de los usuarios como la sensación subjetiva de seguridad percibida por estos.

En aras de la seguridad vial, se considera conveniente promocionar y concienciar en el uso del equipamiento adecuado y de dispositivos de seguridad activa, así como que los usuarios dispongan de conocimientos básicos en circulación ciclista y en la forma de actuar en caso de incidente o accidente con la bicicleta, desde reparaciones básicas a primeros auxilios.

El uso de las nuevas tecnologías puede ser una herramienta muy útil para disponer de datos actualizados y fiables sobre incidentes y accidentes ciclistas, así como de los hábitos de circulación de los usuarios ciclistas, incluso en tiempo real.

Ante el auge de la movilidad sostenible y segura, están apareciendo en las ciudades nuevas necesidades de transporte, tanto de personas y como de mercancías, que reclaman una adecuación de las normativas aplicables. Actualmente existe una gran heterogeneidad en el marco normativo de la bicicleta entre las diferentes administraciones competentes en esta materia, principalmente en el ámbito urbano, lo que repercute negativamente en la seguridad jurídica de los usuarios.

El aumento del uso de la bicicleta también tiene consecuencias negativas a combatir, como el incremento de actos delictivos relacionados con la bicicleta. Se ha detectado un incremento en el número de robos que ha generado un mercado negro de bicicletas. El BiciRegistro es un sistema que ha demostrado su eficacia para combatir el incremento de actos delictivos y el mercado negro de bicicletas.

Por último, se considera conveniente fomentar la protección jurídica de los ciclistas, difundiendo las distintas fórmulas alternativas que existen para la cobertura de sus riesgos.

3.6.1 Objetivos

La Estrategia Estatal por la Bicicleta establece los siguientes objetivos en el área estratégica de convivencia de bicicletas con peatones y otros vehículos:

Objetivos Área 6 - Seguridad y regulación

- Garantizar la seguridad de los usuarios más vulnerables de la vía (peatones, personas con movilidad reducida, o bicicletas, entre otros).
- Concienciar a los ciclistas sobre sus riesgos como usuarios vulnerables, así como sobre los riesgos que ellos mismos suponen para otros.
- Promocionar el uso de dispositivos de seguridad activa y protecciones (por ejemplo, luces, ropa reflectante o casco).
- Desarrollar nuevos sistemas de seguridad que reduzcan el riesgo de accidentes.
- Disponer de análisis de movilidad y seguridad ciclista sobre datos fiables, abiertos y enriquecidos (georreferenciados, etiquetados, etc.).
- Formar a los ciclistas en circulación segura, habilidades sobre bicicleta, mecánica básica y primeros auxilios.
- Fomentar un comportamiento cívico y empático entre ciclistas, conductores, motoristas y peatones.
- Uniformizar el enfoque a la bicicleta en las normativas estatales, autonómicas y locales.
- Regular a los ciclistas como usuarios vulnerables de la vía, y con criterios específicos en su circulación.
- Permitir en la regulación la circulación de bicicletas para el transporte infantil y de mercancías.
- Extender el BiciRegistro como medio contra el robo, y para otros usos administrativos (seguros, compra-venta, etc.).
- Extender la protección jurídica de los ciclistas para la cobertura de riesgos de responsabilidad civil y robo.

La seguridad de los usuarios más vulnerables de la vía

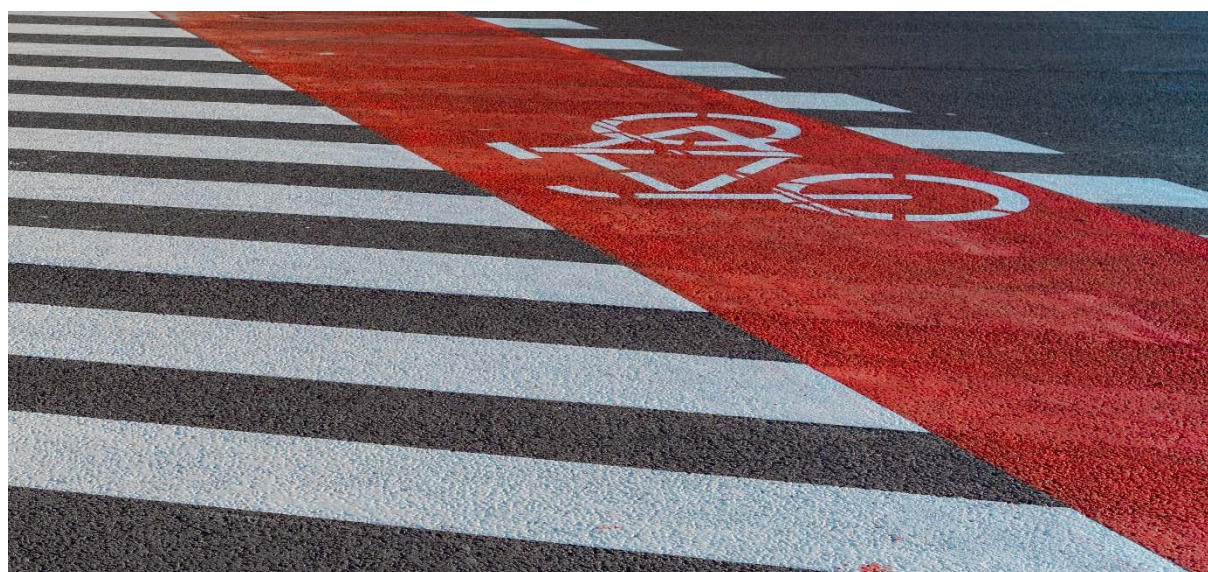
La seguridad de los ciclistas al circular por los espacios públicos, aun siendo un objetivo relevante por sí mismo, debe abordarse dentro del contexto general de la seguridad vial de todos los usuarios de la vía pública.

Esta contextualización permite abordar eficazmente los dos aspectos que se presentan. Por un lado, el ciclista frente a otros usuarios más vulnerables que él, como peatones y personas de movilidad reducida. Y por otro lado el ciclista, como usuario más vulnerable frente a los vehículos de motor.

Para que las AA. PP. competentes puedan abordar eficazmente ambos aspectos, tanto desde sus actuaciones como mediante la normativa aplicable, es necesario que dispongan de la información más actualizada y fiable sobre los patrones de movilidad de la población, además de sobre cómo y dónde se produce su interacción en los espacios públicos.

Debe tenerse en cuenta que, para una promoción eficaz del uso de la bicicleta, no solo basta con incrementar la seguridad real de los usuarios ciclistas, sino que debe aumentar su sensación de seguridad percibida, que no tiene por qué coincidir. La falta de percepción de seguridad se revela como el principal factor disuasorio de la utilización de la bicicleta para muchos usuarios potenciales, especialmente menores, adolescentes, mujeres y personas mayores.

Las AA. PP. pueden actuar directamente sobre algunos elementos que aumentan la seguridad, tales como la mejora y homogenización de los estándares técnicos para el diseño, ejecución y mantenimiento de las infraestructuras ciclistas. Por otro lado, se pueden desarrollar otras actuaciones que, además de mejorar objetivamente la seguridad, contribuyen a mejorar la percepción subjetiva de la misma. Entre estas últimas cabe citar la mejora de la señalización y de la vigilancia en las vías y rutas ciclistas, así como la promoción de zonas percibidas como especialmente seguras por los usuarios ciclistas, tales como los carriles bici, las zonas 30 y los caminos escolares seguros.



Los riesgos de los ciclistas y de otros usuarios de la vía

Un factor fundamental en la seguridad vial es la actitud y concienciación de todos los usuarios de la vía: conductores, motoristas, ciclistas y peatones. En este sentido hay que reconocer que la fuente de riesgo de accidentes en la gran mayoría de las ocasiones no son los propios ciclistas, pero es fundamental que estos sean conscientes tanto de sus propios riesgos como de los que pueden generar a otros usuarios más vulnerables.

El primer paso para esta concienciación es la formación, y dentro de esta el conocimiento de las normas de circulación. Los menores desconocen en muchas ocasiones tales normas, por lo que se debería incidir en este aspecto en la educación vial en los colegios. Pero la formación no debería quedarse en eso, sino que se recomienda fomentar el conocimiento teórico y práctico completo sobre el "mundo de la bicicleta" y cómo circular en bicicleta en sus diferentes alternativas: ocio, deporte o medio de transporte. Tanto por estos aspectos como por otros tratados a lo largo de esta Estrategia, se considera muy conveniente que la educación vial se incluya en el currículo escolar durante las etapas de educación obligatoria, introduciendo conocimientos, actitudes y habilidades ciclistas básicas, tales como circulación o mantenimiento de la bicicleta.

De cara a la promoción del uso de la bicicleta como medio de desplazamiento al trabajo, la adecuada formación de los usuarios potenciales es un factor fundamental. Las empresas que pretendan fomentar el uso de la bicicleta entre sus trabajadores deberían incluir la circulación segura en bicicleta dentro de sus programas de formación en seguridad laboral, así como potenciar aquellas condiciones laborales que propicien el uso seguro de la bicicleta al trabajo, tales como los horarios o las instalaciones, entre otros.

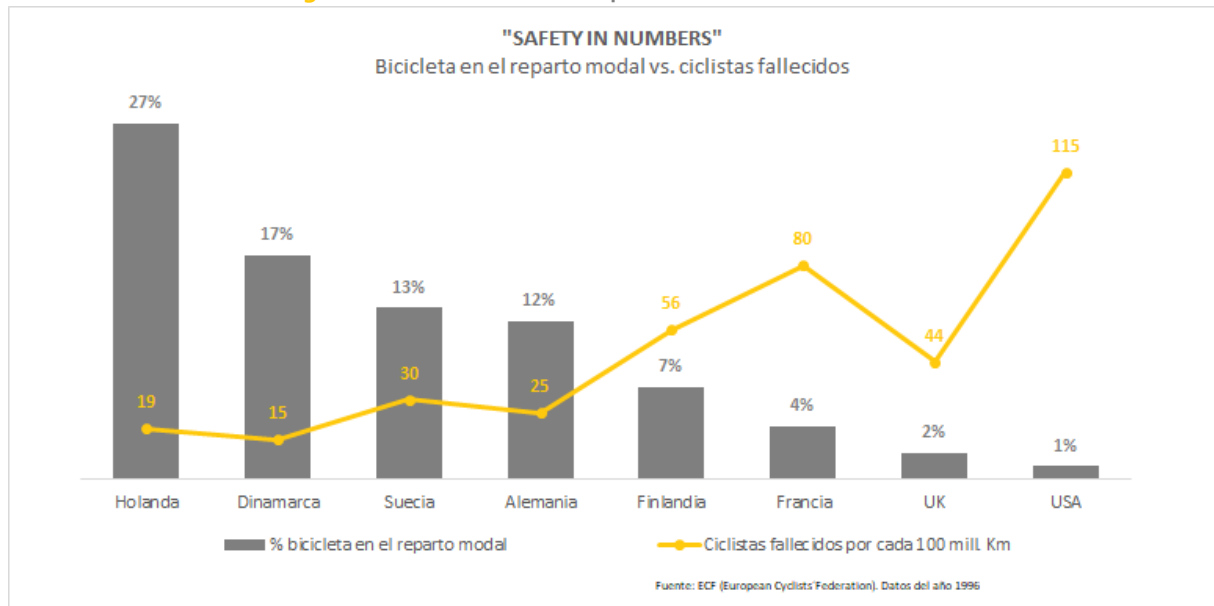
Todas las partes involucradas, tanto en la seguridad vial como en la educación (AA. PP., autoescuelas, centros educativos, empresas, etc.) son fundamentales en la concienciación para la seguridad de todos los usuarios del espacio público. Es conveniente que conductores y motoristas conozcan la cultura de la bicicleta y se formen en buenos hábitos de conducción de cara a los ciclistas. Y que los ciclistas, actuales o potenciales, sean conscientes de sus propios riesgos y se formen en buenos hábitos de circulación, para garantizar su propia seguridad y la de los usuarios más vulnerables.

Se ha constatado que el aumento del número de bicicletas circulando produce una disminución del riesgo, entendiendo este como el número de accidentes por desplazamiento o kilómetro recorrido por ciclista, especialmente de aquellos con víctimas mortales. Esto se debe a que la mayor presencia y visibilidad de los ciclistas induce una mejora en el respeto hacia ellos por parte de los conductores de los vehículos de motor. Es el concepto que se conoce como *safety in numbers*, que se demostró válido para los vehículos de motor a mediados del siglo XX, y que se está demostrando igual de válido en la actualidad para bicicletas y peatones.

En resumen, se trata de que, a la vez que se promociona un mayor uso de la bicicleta, se fomente un comportamiento cívico y seguro entre ciclistas, conductores y peatones.

Estrategia Estatal por la Bicicleta

Figura 8. Bicicleta en el reparto modal vs ciclistas fallecidos



Fuente: ECF (European Cyclists' Federation). Datos del año 1996



Formación para los ciclistas en circulación segura

Disponer del mejor material (bicicleta, dispositivos de seguridad, equipo personal, etc.) puede no ser suficiente para garantizar los niveles de seguridad requeridos, si no se mantiene adecuadamente y se ven degradadas sus cualidades a lo largo del tiempo. Todo usuario ciclista debe ser consciente de la **importancia que tiene realizar un buen mantenimiento a su bicicleta y al resto de su material**, para lo cual necesitará formación básica sobre su funcionamiento y mantenimiento.

También se considera conveniente que disponga de **conocimientos básicos aplicables en caso de incidente o accidente con la bicicleta**, desde reparaciones básicas hasta primeros auxilios.

Por todo ello, la educación vial básica dentro del currículo que debería impartirse en los colegios, a la que se ha hecho referencia anteriormente, debería incluir también el entrenamiento en mantenimiento básico de la bicicleta y en la actuación en caso de accidente. En este sentido, se puede fomentar el desarrollo de proyectos educativos relacionados con la bicicleta, así como el de actividades escolares relacionadas tanto con la educación física como con la seguridad vial.



Uso de dispositivos de seguridad

El siguiente paso para la mejora de la seguridad vial ciclista es disponer del material adecuado. El primer factor en este sentido es, naturalmente, usar la bicicleta que mejor se adapte a las necesidades de cada usuario, según su edad, su experiencia y el uso concreto que pretenda realizar: transporte urbano, ocio o deporte, entre otros.

La bicicleta elegida, además, tiene que contar con los dispositivos de seguridad necesarios y obligatorios para su uso: luces, timbre, etc. Se considera conveniente promover que todas las bicicletas comercializadas cuenten ya con estos elementos desde el punto de venta, y que su incorporación no se fíe exclusivamente a la buena voluntad posterior del usuario.

Por último, **el usuario ciclista debe ser consciente de la conveniencia de utilizar elementos de protección y seguridad**: ropa reflectante, protecciones, casco, etc. Estos deberán ser adecuados para cada uso de la bicicleta: generalmente más numerosos en circulación fuera de ámbito urbano, y menos en el ámbito urbano donde no es necesaria una vestimenta específica. Con respecto al casco, actualmente su uso es obligatorio hasta los 16 años en todos los casos, y para los mayores de esta edad solo cuando circulen fuera del casco urbano. No obstante, se considera conveniente promover la concienciación de los usuarios en el empleo de este elemento objetivo de seguridad, que puede protegerles en caso de accidente de forma importante.



Nuevos sistemas de seguridad

Las nuevas tecnologías se ofrecen como una gran oportunidad para el fomento de la seguridad en el uso de la bicicleta, y brindar al usuario un trayecto cómodo, seguro y agradable.

En el campo de la seguridad vial, se han ensayado nuevas aplicaciones que pretenden mejorar la seguridad mediante la conectividad de todos los usuarios de la vía pública. Estos intentos presentan aún un bajo número de usuarios. Sería deseable que existieran nuevos sistemas que desarrollasen la idea de la conectividad, en sí misma acertada, haciendo uso de conexiones y redes ya existentes y ampliamente difundidas en la actualidad entre los usuarios potenciales.

Otro instrumento de promoción del uso de la bicicleta como medio de transporte seguro, de cara a animar a nuevos usuarios, es el del acompañamiento en ruta. Un monitor experimentado ayuda al nuevo usuario o grupo de usuarios a desarrollar su itinerario, acompañando en su recorrido durante los primeros trayectos. Este sistema ya se ha implantado con éxito en algunos Ayuntamientos para la promoción del camino escolar seguro y en algunas empresas en sus políticas de promoción de la bicicleta al trabajo.

Por ejemplo, una situación que se puede percibir como especialmente problemática o peligrosa es el uso de la bicicleta por menores y adolescentes en desplazamientos nocturnos. Los sistemas que les permitan estar geolocalizados en tiempo real pueden incrementar su percepción de seguridad. Si se sienten más seguros, un mayor número de jóvenes se animarán a utilizar la bicicleta.

La falta de seguridad real o percibida es el principal obstáculo para muchos usuarios potenciales de la bicicleta. El desarrollo de nuevos sistemas de circulación segura, como la geolocalización, puede ayudar en muchos casos.



Datos fiables sobre movilidad y seguridad ciclistas

Disponer de una información estadística actualizada y fiable sobre la accidentalidad ciclista es un instrumento indispensable para desarrollar actuaciones futuras de seguridad vial que resulten eficaces.

Aunque se ha mejorado mucho en el nivel de notificación por parte de los agentes encargados de la vigilancia y control del tráfico, se debe seguir trabajando en la mejora del conocimiento de ciertos accidentes, especialmente los casos que implican únicamente a ciclistas y tienen consecuencias leves.

El uso de nuevas tecnologías puede ayudar a disponer de datos directamente procedentes de ciclistas (georreferenciado, etiquetados, etc.) que ayudarían a caracterizar los incidentes y accidentes ciclistas, así como posibles hábitos de circulación.

Se debe trabajar también en la caracterización de las lesiones de los ciclistas, así como de su relación con las características del accidente, la vía y el uso de equipamiento de protección. Son también importantes los indicadores de uso de equipamiento (casco, prendas reflectantes, etc.).

El nivel de detalle de los datos debe ser suficiente para permitir un adecuado diagnóstico de causas y circunstancias de los accidentes ciclistas, la adopción de las medidas correctivas y preventivas adecuadas, y el seguimiento posterior de su eficacia. Los datos deben permitir caracterizar nuevas realidades, como la siniestralidad vinculada a los sistemas públicos de alquiler, el uso profesional de la bicicleta o los distintos tipos de bicicletas.





Uniformidad normativa referente a la bicicleta

El principal problema que existe actualmente referente a la regulación de la bicicleta es **la falta de un marco regulatorio uniforme**. Solo está regulado el tráfico urbano de bicicletas dentro de las competencias municipales. Y aun dentro de estas, existe una gran heterogeneidad y descoordinación entre las ordenanzas de diferentes Ayuntamientos. Además, muchas de ellas se encuentran obsoletas en lo que al tráfico ciclista y de los nuevos vehículos de movilidad personal (VMP) se refiere. La consecuencia es que, desde hace varios años, los Ayuntamientos demandan un marco regulatorio estatal básico que dé respuesta a estas demandas de movilidad urbana.

En esta situación subyacen dos problemas. Por una parte, hasta ahora solo se había puesto el foco en la movilidad motorizada, donde sí que existe una normativa y una regulación del tráfico uniforme y actualizada. Y por otra, al intentar abordar desde las diferentes AA. PP. la regulación de la circulación ciclista, aparecen problemas en el ejercicio de las distintas competencias en materia de movilidad.

Por ello, para el fomento del uso de la bicicleta **sería necesaria una regulación de la circulación ciclista clara y homogénea en el ámbito urbano, enfocada hacia el ciclista como usuario vulnerable de la vía, y que establezca criterios específicos para su circulación**.

La falta de uniformidad en la normativa también repercute en inseguridad jurídica para el usuario, que en numerosas ocasiones desconoce qué normas le afectan en cada momento. En lo que se refiere al régimen sancionador de las diferentes normativas, también sería conveniente una homogenización de las infracciones y de las sanciones, bajo el principio de que las sanciones sean proporcionales al riesgo y enfocadas a evitar la reiteración de infracciones.

En cuanto a la infraestructura, se observa también como necesaria una homogenización de la normativa aplicable. No solo en las directamente enfocadas a la bicicleta, como pueden ser los carriles bici, sino en todas aquellas que puedan influir positivamente en su uso. Un ejemplo claro en este sentido es la normativa sobre edificación, que podría contemplar la existencia de espacios dedicados a la bicicleta tanto en edificios privados como en edificios de acceso público: centros comerciales, estaciones, o centros de trabajo, entre otros.

También se necesita que se regule la circulación ciclista en otros lugares, como los espacios naturales, donde sería recomendable que se homogeneizaran las reglas para el uso del monte y se favoreciera el uso de la bicicleta. De este modo, se podrían minimizar los conflictos que actualmente afectan a los ciclistas y otros usuarios de espacios naturales.

Todas estas mejoras normativas tendrían que ir acompañadas por una adecuada difusión, para que sean verdaderamente eficaces en el propósito de promocionar el uso de la bicicleta.



Señalización de las vías teniendo en cuenta las necesidades de los ciclistas y otros usuarios vulnerables

Tradicionalmente, la regulación del tráfico en general y la señalización en particular se han establecido priorizando el uso de los vehículos de motor. Para lograr un aumento en el reparto modal de la movilidad ciclista es necesario que esta se pueda desarrollar en condiciones de seguridad y que se perciba como un modo de transporte que goce de prioridad frente a otras alternativas menos sostenibles. Resulta por ello fundamental que, en la redacción de las leyes, reglamentos y otras normas que regulan el tráfico y la señalización se tengan en cuenta las necesidades de los usuarios vulnerables y la priorización de los distintos modos de desplazamiento.



Regulación para el transporte de personas y mercancías

La falta de catalogación clara de determinados tipos de bicicletas con asistencia eléctrica es una incertidumbre a la que se enfrentan muchos usuarios, actuales o potenciales. Esta situación puede llegar a crearles cierta inseguridad jurídica. Para superar este obstáculo sería necesario disponer de una regulación actualizada para poder elaborar un catálogo claro y uniforme de todos los tipos de ciclos y de su legislación aplicable en función de sus características, potencia, tipo de uso, etc.

Lo mismo ocurre con los elementos complementarios de la bicicleta para el transporte de personas o mercancías: sillas, carros, cestas, etc. La concienciación sobre el uso de la bicicleta como medio de transporte y como herramienta de trabajo debe incluir la necesidad de regular el uso de estos elementos, así como de los estándares de calidad en su diseño y fabricación. Sería conveniente abordar la posibilidad legal de flexibilizar el transporte de pasajeros, así como de equipajes o mercancías.

Un uso de la bicicleta como medio de trabajo en el cual se constatan numerosas carencias organizativas y regulatorias es el reparto de "última milla". Además de la reciente mejora legislativa que protege más adecuadamente los derechos laborales de los repartidores (Real Decreto-ley 9/2021 para garantizar los derechos laborales de las personas dedicadas al reparto en el ámbito de plataformas digitales, también conocido como Ley *Rider*), es necesario mejorar la formación y concienciación tanto de los empresarios como de los trabajadores del sector.



Extensión del BiciRegistro

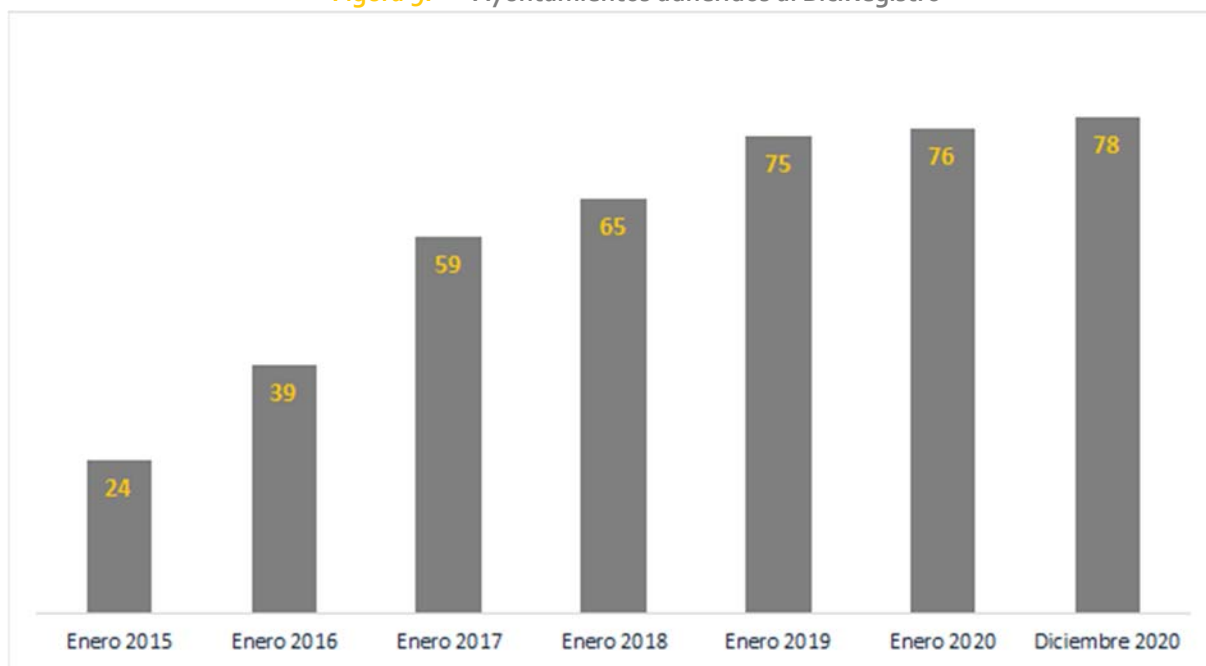
La existencia de un mercado negro de compraventa de bicicletas robadas, y los numerosos delitos de robo que conlleva, suponen una de las preocupaciones de los ciclistas y un impedimento para su extensión a nuevos usuarios.

El BiciRegistro de la Red de Ciudades por la Bicicleta es un sistema que ya está en funcionamiento y que ha demostrado su eficacia contra el robo y para usos administrativos.

Como medida contra el robo y el mercado negro de bicicletas, convendría que este registro se extendiese a nivel estatal, y que su información estuviese compartida por todos los Cuerpos y Fuerzas de Seguridad competentes: Policía Nacional, Guardia Civil y policías autonómicas y locales. También sería útil que el registro se iniciase por defecto desde los puntos de venta, en el mismo momento de adquirir una bicicleta nueva.

Por otra parte, las innovaciones tecnológicas (chips, aplicaciones, etc.) también brindan valiosas herramientas, tanto para prevenir los actos delictivos relacionados con las bicicletas, como para recopilar información estadística fiable sobre los mismos, que ayude a desarrollar medidas y actuaciones de prevención eficaces.

Figura 9. Ayuntamientos adheridos al BiciRegistro



Fuente: Red de ciudades por la Bicicleta. Memoria de Actividad 2020

Protección jurídica de los ciclistas frente a responsabilidad civil y robo

Tanto por los riesgos de robo antes mencionados, como por cualquier otro riesgo o daño potencial derivado de la actividad ciclista, se considera conveniente que los usuarios dispongan de algún tipo de cobertura, adecuada a cada una de las diferentes actividades ciclistas.

A diferencia de los vehículos de motor, en el caso de la bicicleta no existe la obligación de aseguramiento del vehículo. No obstante, pueden existir otras fórmulas como es la extensión de los seguros del hogar para dar cobertura a la actividad ciclista de sus inquilinos. De hecho, algunos seguros de hogar ya incluyen esta cobertura, por defecto o como opción, aunque muchos de sus tomadores lo desconocen. Sería deseable difundir esta posibilidad, realmente efectiva y poco costosa, a todos los usuarios ciclistas, transmitiendo a su vez el mensaje de que el uso de la bicicleta no exige de manera obligatoria la suscripción de un seguro específico.

Una situación que requiere particular atención en este sentido es el uso deportivo de la bicicleta. Sería necesario avanzar en las disposiciones del RD 849/1993 de 4 de junio, por el que se determina las prestaciones mínimas del Seguro Obligatorio Deportivo para tratar adecuadamente el caso de los eventos populares, que en ocasiones no quedan cubiertos por los correspondientes seguros federativos.





3.6.2 Bloques de acción

Bloque 13. Refuerzo de la seguridad vial ciclista

Mediante las acciones incluidas en este bloque se pretende reducir la accidentalidad ciclista, de modo que se garantice un uso seguro de la bicicleta, y que así sea percibido por los ciclistas y por otros usuarios de la vía.

- Promocionar instrucciones para la vigilancia policial de conductas de riesgo hacia los ciclistas y las conductas ciclistas de riesgo.
- Promocionar instrucciones para la vigilancia policial y para la implantación de medidas para el calzado del tráfico de vehículos de motor en espacios urbanos y en vías interurbanas compartidas con la bicicleta.
- Evaluación, desarrollo y extensión del programa "Rutas ciclistas protegidas" en colaboración con los titulares de la vía, para la especial vigilancia de la circulación en vías interurbanas con alto tráfico ciclista.
- Lanzamiento de campañas de adopción de comportamientos seguros en la circulación ciclista, y el respeto a las normas de circulación, y de campañas informativas sobre normativa de bicicleta en colegios, empresas, etc., incluyendo un portal informativo y preguntas frecuentes.
- Lanzamiento de campañas de sensibilización de peatones, conductores y motoristas sobre movilidad y vulnerabilidad del ciclista, y de respeto de las normas de circulación críticas para la seguridad ciclista.
- Diagnóstico de puntos de elevada siniestralidad ciclista para los municipios.
- Publicación de un informe periódico sobre siniestralidad ciclista a nivel municipal, que sirva entre otros fines como punto de partida para la emisión de recomendaciones de vigilancia a nivel urbano e interurbano.

Bloque 14. Actualización de normativa que afecte la bicicleta

Este bloque de acciones tiene como propósito disponer de un cuerpo normativo que trate adecuadamente la actividad ciclista, de modo que exista una regulación clara que ofrezca garantías y favorezca un uso generalizado de la bicicleta.

- Elaboración de un modelo de ordenanza tipo para la regulación del uso de la bicicleta en las ciudades y su convivencia con peatones y vehículos de motor, así como para el uso de bicicleta en los espacios naturales de las ciudades.
- Introducción, con el acuerdo de los municipios, de modificaciones en la normativa con el objetivo de mejorar el calmado de tráfico en espacios compartidos con ciclistas (Ciudad 30, horarios de reducción de velocidad, etc.).
- Valoración de la inclusión en la normativa estatal de medidas de refuerzo de la seguridad del ciclista, como reducción de velocidad en adelantamientos y distancia de seguridad en ciudad.
- Catalogación técnica de bicicletas y accesorios para el transporte infantil y de carga, y elaboración de normativa sobre circulación de bicicletas, remolques y semirremolques en ciudades, carreteras, caminos y senderos, incluyendo la regulación del reparto de mercancías y del transporte de personas en bicicletas o triciclos.
- Valoración de incluir el robo de la bicicleta dentro de los delitos y faltas de «robo y hurto de vehículos».
- Adecuación de la normativa que regula el tránsito de bicicletas en espacios naturales, en especial en los espacios naturales protegidos, teniendo en cuenta criterios comunes y objetivos sobre el impacto del ciclismo en este tipo de territorios.



Bloque 15. Registro de la bicicleta

El registro de la bicicleta tiene como propósito administrar de modo eficiente la propiedad de bicicletas y su transferencia, dificultando así el tráfico ilegal y el robo y facilitando su recuperación.

A partir del actual BiciRegistro, impulsado por la Red de Ciudades por la Bicicleta (RCxB), este registro ofrece un nuevo sistema extendido a nivel nacional, accesible de manera controlada por los propietarios, entidades locales, Fuerzas y Cuerpos de Seguridad, gestorías, establecimientos de compraventa o comercios, entre otros.

Este bloque incluye las siguientes acciones:

- Estudio de las funcionalidades del registro de la bicicleta, y de los procedimientos administrativos que pueden ser soportados a través del registro.
- Diseño, evaluación y desarrollo de los sistemas de información necesarios para la operación del registro de la bicicleta.
- Migración de datos del actual BiciRegistro al registro de la bicicleta, respetando la normativa sobre protección de datos y asegurando su integridad en la transición.
- Introducción de soluciones avanzadas al registro de la bicicleta, como, por ejemplo, geolocalización, identificación por radiofrecuencia o el uso de pegatinas no manipulables.
- Desarrollo del modelo de financiación del registro de la bicicleta por parte de Administraciones Públicas, fabricantes, comercializadores, usuarios, etc.
- Diseño y puesta en marcha de los sistemas de acceso al registro por parte de los cuerpos y fuerzas de seguridad (policías locales y autonómicas, Guardia Civil y Policía Nacional), gestorías, aseguradoras, etc.
- Diseño y puesta en marcha del sistema de distribución del registro de la bicicleta a través de puntos de venta, asociaciones y clubes ciclistas, ayuntamientos, diputaciones, etc.
- Lanzamiento de campañas de difusión e información sobre la utilidad y el funcionamiento del registro de la bicicleta, así como de material de formación y apoyo a usuarios avanzados (Entidades Locales, policías, gestorías, comercios, etc.).

Bloque 16. Protección jurídica del ciclista

Este bloque de acciones tiene como propósito promover y facilitar la cobertura de riesgos de los ciclistas, tanto personales (daños a terceros, responsabilidad, etc.), como de sus vehículos (robo, daños, etc.), ofreciendo a los ciclistas soluciones para la cobertura de sus riesgos, y sobre los daños que estos puedan provocar, sin desincentivar o crear barreras para la generalización del uso de la bicicleta.

Este bloque incluye las siguientes acciones:

- Elaboración de un análisis de coberturas y productos disponibles para el aseguramiento de la bicicleta y del ciclista (seguro del hogar, de vehículos, etc.).
- Lanzamiento de campañas de sensibilización sobre riesgos de responsabilidad civil y las ventajas de contar con un seguro de bicicleta.
- Estudio de mejoras en la *Ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor* de cara a la protección de los ciclistas.





3.7 ÁREA 7. CICLOTURISMO

En España existe un gran potencial en cuanto a rutas ciclistas se refiere. Sin embargo, se ha identificado que la planificación de la red ciclable debe llevarse a cabo a varios niveles al mismo tiempo, y necesariamente debe ser continua y conectada con los núcleos urbanos para favorecer su accesibilidad.

La actual red de infraestructuras ciclables dispone de algunos itinerarios con altos niveles de seguridad, calidad y accesibilidad, aunque queda mucho camino por recorrer si se compara con otros países europeos, especialmente en lo que a la Red EuroVelo se refiere.

Existe una creciente demanda de las AA. PP. para que hagan posible el acceso a los itinerarios ciclistas utilizando el transporte público. Actualmente, la intermodalidad no siempre resulta sencilla, debido a que las redes de rutas e itinerarios locales, autonómicos y estatales no están en ocasiones conectados.

Con el objetivo de superar el desconocimiento que tiene la ciudadanía sobre la red de rutas ciclables existente, las AA. PP. pueden asumir un rol divulgativo, siendo recomendable que se apoyasen en una estrategia común de impulso adecuada.

El cicloturismo y las empresas vinculadas a los servicios que necesita el cicloturista presentan actualmente un gran potencial de crecimiento, con un gran territorio ciclable y con las ventajas que puede representar la bicicleta como herramienta para la desestacionalización del turismo y la promoción económica y social de muchos territorios. Para lograrlo habría que llevar a cabo las acciones necesarias para suplir las carencias existentes.

En el sector público sería deseable una mayor colaboración entre las Administraciones competentes, que permita una mejor coordinación del ejercicio de sus correspondientes competencias, actualizar la normativa aplicable y realizar de forma coordinada la planificación y creación de experiencias de las distintas modalidades de cicloturismo, así como su promoción y divulgación nacional e internacional.

También sería deseable una mayor coordinación empresarial, que ofrezca una imagen de cohesión del sector y que permita desarrollar estándares de calidad comunes y mejorar la formación de los profesionales, lo cual permitiría disponer de una red eficaz de especialistas en las diferentes modalidades de cicloturismo.

De la coordinación y colaboración de ambos esfuerzos, público y privado, se podría llegar a generar una imagen de producto que haga de España un referente internacional para el cicloturismo.



3.7.1 Objetivos

La Estrategia Estatal por la Bicicleta establece los siguientes objetivos en el área estratégica de rutas ciclables:

Objetivos Área 7 - Cicloturismo

- Hacer de España un destino de referencia para el cicloturismo nacional e internacional.
- Desarrollar una red de rutas que conecte destinos culturales, naturales y de ocio a nivel estatal, autonómico y local, y que incluya grandes rutas turísticas con conexiones internacionales
- Recuperar, conservar y dotar de equipamiento a vías de bajo uso (vías verdes, caminos, senderos, caminos de sirga, carreteras rurales...).
- Conectar las rutas ciclables con el transporte público e intermodal con la bicicleta (autobús o tren) donde sea necesario.
- Publicitar la red de rutas ciclables (web y apps), y difundir a colegios, clubes, asociaciones, etc.
- Informar de modo útil, fiable y detallado sobre rutas ciclables (señalización, APPs, etc.).
- Asegurar una buena convivencia entre ciclistas, senderistas, caballistas y vehículos de motor en las rutas ciclables, a través de una mejor gestión del uso compartido de estos espacios.
- Controlar el impacto de la bicicleta en el entorno rural y natural, y maximizar impacto económico local.
- Promocionar el turismo de ocio y familiar en bicicleta, como medio para conocer el patrimonio cultural y natural, y como estrategia para también fomentar el uso de la bicicleta en los desplazamientos cotidianos.
- Desarrollar distintas modalidades de cicloturismo y conectarlas con otros productos turísticos atractivos, en colaboración con agentes públicos y privados.
- Profesionalizar la oferta de cicloturismo y de servicios turísticos asociados, mediante la formación del personal y la adopción de compromisos de calidad y sostenibilidad.
- Dar un impulso coordinado al cicloturismo por parte de todas las AA. PP. involucradas.

España como destino de referencia para el cicloturismo

El cicloturismo constituye actualmente una porción muy pequeña de la oferta turística en España, tanto para el mercado nacional como internacional. Aunque entre los usuarios de la bicicleta existe interés y una demanda creciente, no se trata de una actividad que cuente con un conocimiento generalizado. En la actualidad, no existe una gran cultura de realizar viajes turísticos en bicicleta, e incluso el mismo término resulta poco conocido. Sin embargo, son muchas las ventajas que esta actividad podría reportar al sector turístico nacional.

Por una parte, están las ventajas inherentes a la propia tipología de turismo. El cicloturismo proporciona una interacción con el paisaje, la población local y el patrimonio histórico mucho más cercana que en otros tipos de turismo. Además, reporta un ingreso por viajero mayor que otros tipos de turismo, y la adaptación necesaria de las infraestructuras e instalaciones requeriría una baja inversión.

Por otra parte, hay que considerar las ventajas competitivas frente a otros países. **Actualmente otros destinos turísticos de bicicleta comienzan a estar saturados** y el turista extranjero ya tiene una percepción positiva hacia España. Estas ventajas están despertando el interés de mayoristas internacionales de cicloturismo.

Frente a esto, la oferta de este tipo de turismo se encuentra en un estado mucho más inmaduro. Existen infraestructuras de vías y rutas ciclistas, algunas de ellas con notable proyección internacional, pero hay una escasez de oferta turística complementaria a estas infraestructuras.

Por ello, sería muy conveniente que existiese una coordinación e impulso de los esfuerzos del sector turístico nacional, partiendo de las iniciativas que ya están en marcha. De esta forma se podría promocionar de forma más eficaz, tanto el turismo interior como el posicionamiento internacional de nuestro país como un destino de referencia del cicloturismo, contribuyendo con ello a una diversificación eficiente del turismo.



Red de rutas ciclables a nivel estatal, autonómico y local

La red de infraestructuras ciclistas actual dispone de itinerarios ciclables de gran calidad que presentan altos niveles de seguridad y accesibilidad, como es el caso de los Caminos Naturales y las Vías Verdes. Para mejorarlos, **sería recomendable avanzar en aspectos como la información sobre pendientes o los tipos de vía por los que discurren**. Por otro lado, la Red EuroVelo en España aún tiene aspectos que mejorar, puesto que acumula un retraso con respecto a otros países europeos, en los que sus itinerarios ya están correctamente señalizados y equipados.

Actualmente existe una red de caminos que **no vertebraba todo el territorio estatal**. Las infraestructuras ciclistas que mayor importancia tienen en este sentido son los Caminos Naturales y las Vías Verdes, que cuentan con una red de más de 3.100 km y presentan altos niveles de calidad, seguridad y accesibilidad para los usuarios. Existen, además, 5.000 km de antiguas líneas de ferrocarril en desuso susceptibles de ser recuperados como itinerarios ciclables.

Si se quiere conseguir que la red funcione mejor para su uso por ciclistas, las AA. PP. deben estar implicadas a todos los niveles y colaborar entre sí, cada una en sus competencias. Hay un potencial enorme para planificar una gran red de rutas ciclables multinivel, que necesitará ser continua y estar conectada a los núcleos urbanos.



Recuperación y conservación de vías de bajo uso como rutas ciclables

Existe un importante potencial para el desarrollo de rutas ciclables en España. Poco a poco, se está implantando una creciente red de infraestructuras. Sin embargo, la infraestructura ciclista es en algunos casos aún inadecuada y con frecuencia está descuidada, de modo que se requiere un esfuerzo en su recuperación. En este último aspecto se ha identificado la conveniencia de establecer un sistema de garantía que los gestores de las infraestructuras ofrezcan un mantenimiento adecuado.

Es necesario invertir y dotar de recursos a estas vías de bajo uso, puesto que son de las pocas que permiten el ciclismo adaptado, gracias a que son recorridos llanos, accesibles y a los que se puede llegar utilizando el transporte público en muchas ocasiones.

El gran potencial ciclable de España se podría desarrollar más con mejores itinerarios internacionales que permitan unir las rutas nacionales con grandes rutas europeas. En este sentido, se constata un retraso en el desarrollo de la red EuroVelo en España respecto a otros países de Europa. Además, el desarrollo que existe es muy heterogéneo: algunas rutas importantes están bien atendidas, y en cambio se encuentran muy retrasados otros aspectos, especialmente la interconexión entre los itinerarios turísticos y los ámbitos urbanos, y entre unos itinerarios y otros, incluidas las conexiones internacionales.

Un tipo de infraestructura particularmente idónea para promover el cicloturismo, familiar y sénior lo constituyen las Vías Verdes, por la calidad de su firme y la suavidad de las pendientes. Además, son unas rutas ciclables muy adecuadas para la promoción del cicloturismo adaptado para personas con discapacidad.



Desarrollo de una oferta de grandes rutas turísticas con conexiones internacionales

El gran potencial ciclable de España se podría desarrollar más con mejores itinerarios internacionales que permitan unir las rutas nacionales con grandes rutas europeas. En este sentido, se constata un retraso en el desarrollo de la red EuroVelo en España respecto a otros países de Europa. Además, el desarrollo que existe es muy heterogéneo: algunas rutas importantes están bien atendidas, y en cambio se encuentran muy retrasados otros aspectos, especialmente la interconexión entre los itinerarios turísticos y los ámbitos urbanos, y entre unos itinerarios y otros, incluidas las conexiones internacionales.

Un tipo de infraestructura particularmente idónea para promover el cicloturismo, familiar y sénior lo constituyen las Vías Verdes, por la calidad de su firme y la suavidad de las pendientes. Además, son unas rutas ciclables muy adecuadas para la promoción del cicloturismo adaptado para personas con discapacidad.

Como se ha indicado en otros capítulos, la principal carencia detectada de cara a la promoción de estas opciones de turismo es la falta de información, o el carácter disperso y fragmentario de la existente. Sería muy útil, por tanto, la existencia de un mapa recopilatorio de la oferta completa de rutas para ciclismo en bicicleta nivel nacional, y de un repositorio único de toda la información relacionada. En el mismo, se debería incluir la gran variedad existente de usos turísticos y de ocio de la bicicleta: ciclismo en carretera, bicicleta de montaña, rutas urbanas, etc.

De cara a mejorar constantemente la oferta turística de la forma más eficiente, también sería necesario disponer de una recopilación y análisis de datos de afluencia de usuarios, eco-contadores, indicadores de calidad, entre otros.



Conexión de las rutas ciclables con el transporte público

Los ciclistas se encuentran con grandes dificultades para practicar la intermodalidad con sus bicicletas y el transporte público, debido a los factores analizados en el área temática 4, relativa a los instrumentos para facilitar la movilidad ciclista. Esta circunstancia no es ajena a aquellos que quieren practicar ciclismo en rutas e itinerarios ciclables fuera del ámbito urbano y periurbano. Gran parte de la ciudadanía vive en núcleos urbanos y no disponen de servicios públicos de transporte para acceder a estos itinerarios. Y cuando sí que están disponibles dichos servicios, **en la gran mayoría de casos los vehículos no están preparados para el transporte de bicicletas.**

En este sentido cabe destacar el reciente impulso que desde la Comisión Europea se le quiere dar a la intermodalidad mediante la ya mencionada revisión del Reglamento 1371/2007 sobre derechos de los pasajeros de ferrocarril y la obligación de incluir mínimo 4 plazas para bicicletas en nuevos trenes.

Las AA. PP. competentes deben fomentar la mejora de la intermodalidad entre el transporte público y la bicicleta. El objetivo es conectar las redes de rutas e itinerarios locales, autonómicos y estatales en tres planos:

- entre sí, para que los itinerarios ciclables estén interconectados y exista una malla continua;
- con la red de transporte público,
- y con la red de carreteras para acceder en automóvil.



Publicidad de la red de rutas ciclables

Las rutas ciclables locales, autonómicas y estatales deben darse a conocer entre la población mediante los medios adecuados. Las AA. PP. deberían llevar a cabo este rol divulgativo apoyándose en una estrategia clara de impulso de los Caminos Naturales, Vías Verdes, rutas EuroVelo y otras rutas ciclables, incluyendo lugares para la práctica de las distintas modalidades del cicloturismo.

Es importante, especialmente en el ámbito local, que **se promocionen estas vías** y se eviten problemas con aspectos fundamentales para los ciclistas, como el diseño de los itinerarios o la seguridad vial durante los recorridos.

Uno de los grupos sociales en los que se debe focalizar la promoción de estas vías es la infancia y los adolescentes. Para conseguir más ciclistas de temprana edad, sería recomendable vincular la bicicleta con la cotidianidad en los centros educativos. Los progenitores son el agente de cambio más adecuado para conseguir que sus hijos utilicen la bicicleta durante su ocio y tiempo libre, utilizando la red de rutas ciclables preferentemente. Además, el profesorado puede transmitir la experiencia positiva que supone realizar esta actividad y destacar aspectos como el contacto con la naturaleza y el entorno.



Información útil, fiable y detallada sobre las rutas ciclables

Para aumentar el número de usuarios en las rutas ciclables, se deben cubrir sus necesidades de información adecuadamente. Se han identificado varios ámbitos donde es necesario llevar a cabo esfuerzos para mejorar: el acceso a la información, la señalización, y la accesibilidad de los itinerarios.

Actualmente no es sencillo conocer todos los itinerarios ciclables, porque no existe un repositorio común actualizado al que se pueda acudir. Por lo tanto, **se debe trabajar en la indexación e integración de la información sobre las rutas ciclables, incluyendo su dificultad, cartografía, accesibilidad y señalización**. En concreto, es recomendable que la información sobre la accesibilidad de los itinerarios incluya aspectos como las diferencias de cotas, el tipo de vía o el estado del firme.

La tecnología es el medio de cambio ideal para superar este obstáculo, y conseguir usuarios informados convenientemente sobre una red de rutas ciclables, bien señalizadas, que ponga a disposición de los usuarios información actualizada sobre su estado e itinerarios posibles. Además, gracias a aplicaciones móviles fundamentadas en "Big Data", se podría realizar el seguimiento de los datos generados sobre el uso de la bicicleta.

Como se ha indicado en otros capítulos, la principal carencia detectada de cara a la promoción de estas opciones de turismo es la falta de información, o el carácter disperso y fragmentario de la existente. Sería muy útil, por tanto, la existencia de un mapa recopilatorio de la oferta completa de rutas para ciclismo en bicicleta nivel nacional, y de un repositorio único de toda la información relacionada. En el mismo, se debería incluir la gran variedad existente de usos turísticos y de ocio de la bicicleta: ciclismo en carretera, bicicleta de montaña, rutas urbanas, etc.

De cara a mejorar constantemente la oferta turística de la forma más eficiente, también sería necesario disponer de una recopilación y análisis de datos de afluencia de usuarios, eco-contadores o indicadores de calidad, entre otros.

Convivencia entre usuarios en las rutas ciclables

Las AA. PP. que gestionen las rutas ciclables deben fomentar, en la medida de sus posibilidades, la buena convivencia entre usuarios, con el objetivo de conseguir vías para todos los usos donde además se recojan datos sobre su utilización y su estado. Para ello, se ha identificado la necesidad de dar a conocer a los usuarios que deben cumplir sus derechos y obligaciones, mediante instrumentos que les informen adecuadamente.

El mayor obstáculo al que se enfrentan en este aspecto las AA. PP. es que estas infraestructuras se han planteado en algunas ocasiones sin tener en cuenta el uso compartido de las rutas, y por tanto no se ha identificado desde el principio la necesidad de fomentar la convivencia entre los distintos tipos de usuarios. Esto puede tener consecuencias graves en el ámbito de la seguridad de los usuarios, en tramos compartidos con otros vehículos, especialmente de motor, y otros usuarios, como por ejemplo senderistas y caballistas.



Uso compartido de las rutas ciclables

El buen uso de las rutas ciclables se fundamenta en la convivencia entre todos los usuarios, puesto que son infraestructuras muy atractivas para la ciudadanía, en las cuales pueden desarrollar actividades muy diversas. **Las AA. PP. deben garantizar la diversidad de usos de estas infraestructuras y fomentar que todos los usuarios sean conscientes de esta polivalencia.**

Para conseguirlo, se debe tener conocimiento de todos los conflictos potenciales derivados de la multitud de intereses que se ponen en juego sobre las rutas ciclables. En algunos entornos rurales la bicicleta se percibe como amenaza, tanto para los propietarios de los terrenos colindantes a la ruta, como para aquellos que practican actividades como la caza y la pesca.

Las AA. PP., ante los conflictos que pudieran surgir por una divergencia de opiniones respecto al uso de los itinerarios, debe ejercer su rol de mediador para gestionar adecuadamente un uso compartido entre habitantes, ciclistas, propietarios, ganaderos, cazadores y otros usuarios. Asimismo, sería deseable evitar el cierre de los caminos para alguno de estos grupos en exclusiva.



Impacto de la bicicleta en el entorno rural y natural

El desarrollo de una red de rutas ciclables a nivel estatal, autonómico y local, con destinos culturales, naturales y de ocio es una **oportunidad para generar un impacto económico local positivo**, de especial impacto e importancia en las zonas de la llamada "España vaciada". Para ello, se deben aprovechar los itinerarios existentes y generar a su alrededor un tejido económico suficiente, que ayude a las Administraciones a aligerar su partida de costes por el concepto de gestión y mantenimiento de rutas ciclables.

Algunos instrumentos que pueden ayudar a este objetivo incluyen la reorientación de los cánones que actualmente se abonan por la cesión del trazado de estas rutas, de manera que se pudiera invertir este importe en su acondicionamiento y mantenimiento.

Las AA. PP. competentes necesitan conocer el nivel de utilización de estas infraestructuras para adecuar la gestión de recursos económicos y proteger el entorno de una posible sobreexplotación. En este sentido, se considera oportuno realizar estudios económicos e implantar un sistema de control de afluencia de usuarios mediante eco-contadores y sensores de geolocalización de usuarios. De esta manera, las AA. PP. conocerían los aspectos esenciales de cada trazado y podrían gestionar mejor los riesgos a los que se enfrentan.

Estas instituciones tienen la necesidad de conocer nuevas alternativas para la práctica del ciclismo que, aunque permiten acceder a la práctica del ciclismo a cualquier persona, en algunos sectores son consideradas como un riesgo para el medio ambiente, como, por ejemplo, el uso de bicicletas eléctricas o problemas de erosión en suelos. Por lo tanto, sería recomendable que se realizaran estudios de impacto ambiental que analicen el uso de estos vehículos en las vías ciclistas.



Promoción del turismo de ocio y familiar en bicicleta

El cicloturismo es una tipología turística para todo tipo de públicos, que se puede convertir en un instrumento privilegiado para descubrir el patrimonio arquitectónico, gastronómico, cultural y paisajístico, así como medio para proteger el medio ambiente.

El cicloturismo puede ser además un medio para acercar a los usuarios al uso de la bicicleta como medio de transporte, y para promover el uso diario de la bicicleta más allá del ocio y el turismo, en los desplazamientos cotidianos de la vida diaria. Y viceversa, el uso diario de la bicicleta puede llevar a su uso en el ocio como una extensión natural. La asociación alemana de ciclistas ADFC detecta, de hecho, que el 90 % de los cicloturistas alemanes en el año 2019, además, fueron usuarios de la bicicleta en sus desplazamientos cotidianos (<https://www.adfc.de/artikel/adfc-radreiseanalyse-2020>). De esta forma, la promoción del uso cotidiano de la bicicleta y de su uso turístico se pueden beneficiar mutuamente.

El principal obstáculo para este desarrollo es, en la mayoría de los casos, el desconocimiento de rutas, destinos y opciones para practicar este tipo de turismo, así como la escasez de servicios turísticos asociados, incluyendo los servicios de asistencia o reparación y de transporte de equipajes. Por ello sería conveniente la existencia de guías informativas que recogiesen todas las opciones de rutas turísticas ciclables, su grado de dificultad y adaptación para un turismo infantil o familiar, así como los destinos turísticos culturales y de ocio a los que se puede viajar en bicicleta.



Desarrollo del cicloturismo y su conexión con otros productos turísticos

El complemento necesario a la existencia de una red de rutas consolidada y bien conocida es el desarrollo de una adecuada oferta de infraestructuras de servicios turísticos, para configurar un buen producto de cicloturismo.

Como en el caso de las propias rutas, en los servicios asociados también se echa en falta una imagen de marca común vinculada a requisitos de calidad y sostenibilidad para los servicios turísticos que configuren el producto de cicloturismo. Aunque actualmente existen cada vez más empresas vinculadas al cicloturismo, especialmente en los Caminos Naturales y las Vías Verdes, y en numerosas iniciativas, tanto públicas como privadas, sería muy conveniente dotarlas de una mayor coordinación entre ellas. Más proactividad y colaboración de agentes públicos y privados redundaría en una mayor y mejor explotación y conservación de estas infraestructuras, y sobre todo permitiría agrupar servicios turísticos necesarios para el cicloturista que viaje por España.

Para el desarrollo de esta marca se recomienda partir del consenso entre todos los agentes, públicos y privados, fabricantes, comercios, agencias y AA. PP., sobre qué debe de integrarse en la oferta de cicloturismo que España y sus regiones como destino ciclable quieren ofrecer a los turistas nacionales e internacionales. Conseguir crear una marca de cicloturismo de calidad puede ser un objetivo común de todos pero para ello hay que trabajar previamente y en común en la definición de los perfiles tipo de usuarios a atraer.

Además, la colaboración público-privada puede producir un impacto positivo en las economías locales y en el desarrollo de los territorios, especialmente en los ámbitos rurales. **El cicloturismo puede constituirse como una fuente de riqueza y empleo**, alternativa a otro turismo más masificado y contribuir a fijar la población rural en territorios afectados por una creciente despoblación. Será importante conectar las experiencias de las distintas modalidades de cicloturismo con otros productos como el turismo cultural, el enoturismo, el turismo activo y el ecoturismo.



Profesionalización del sector y colaboración entre agentes

El cicloturismo se encuentra en fase de crecimiento, y existe una oportunidad muy clara para las empresas que quieran aprovecharla, tanto para fabricantes de bicicletas, como para todo el sector hotelero, agencias de viajes y cualquier empresa del sector turístico.

La aportación que aspira a hacer el sector privado a la oferta de infraestructuras y servicios turísticos alrededor de la bicicleta sufre en la actualidad dos problemas principales: la atomización de la oferta en multitud de pequeñas empresas que no están integradas con el resto del tejido empresarial de sus zonas de influencia, y la falta de estándares de calidad.

Por ello, **se considera necesaria una mayor profesionalización del sector que permita combatir el intrusismo profesional**, así como poner remedio a carencias organizativas y formativas actuales, como por ejemplo el a veces bajo conocimiento de idiomas de los trabajadores del sector.

Por otra parte, también sería deseable una mayor coordinación empresarial, que ofrezca una imagen de cohesión del sector y que permita desarrollar estándares de calidad y sostenibilidad comunes. Esta unidad de actuación del sector también permitiría y un mejor aprovechamiento de las sinergias entre turismo y otras políticas de sostenibilidad, como son la preocupación por el cambio climático y el control de la contaminación. Un ámbito de colaboración entre agentes puede ser la creación de paquetes turísticos para los usuarios donde los diversos servicios y posibilidades de la bicicleta estén perfectamente integrados o la aparición de operadores de cicloturismo que ofrezcan en un mismo producto el alquiler y mantenimiento de flotas de vehículos, la asistencia en ruta a los usuarios, formación y servicios de guía turística, etc. a un destino turístico o entidad hotelera (Cycling-as-a-service).



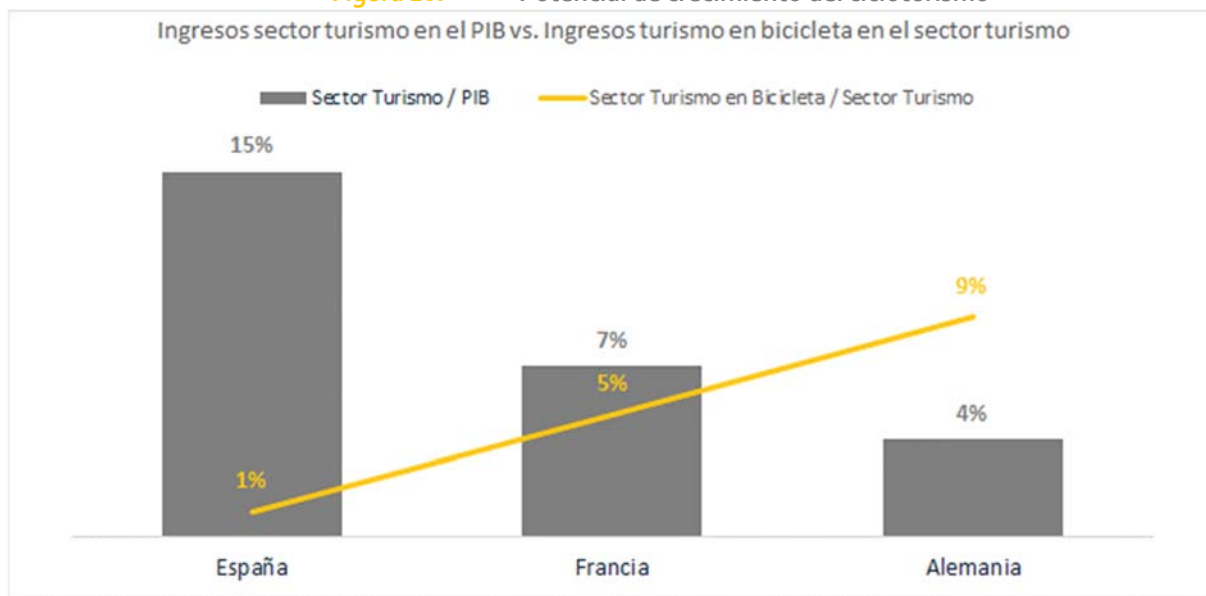
Impulso coordinado al cicloturismo por parte de todas las AA. PP.

Una premisa fundamental para el impulso del cicloturismo es una adecuada coordinación entre las distintas AA. PP. con competencias en ese ámbito. Para lograrlo, es necesario seguir potenciando la colaboración y coordinación entre las AA. PP. de ámbito estatal, autonómico y local en el seno de los correspondientes órganos, en particular el de la Conferencia Sectorial de Turismo y sus comisiones y grupos de trabajo.

Entre los principales aspectos a coordinar se encuentran la continuidad de los itinerarios y la homogeneidad de las infraestructuras, así como la promoción y divulgación tanto en el ámbito nacional como en el internacional de la oferta disponible y las características de esta.

Esta coordinación entre todos los agentes implicados fructificará también en un adecuado reparto de los recursos que posibilite el desarrollo no solo de la propia infraestructura, sino también de sus ya citados efectos derivados: el desarrollo del tejido empresarial local, el freno a la despoblación rural o el fomento de una economía más sostenible y desestacionalizada.

Figura 10. Potencial de crecimiento del cicloturismo



Fuente: OCDE, *Effective policy approaches for quality investment in tourism*, datos 2015



3.7.2 Bloques de acción

Bloque 17. Red de rutas y destinos ciclables

La red de rutas y destinos ciclables tiene como propósito impulsar el cicloturismo en España y el ocio en bicicleta, a través de una red integrada de itinerarios y localidades adaptados para las actividades ciclistas.

Esta red ofrece a los ciclistas un conjunto de infraestructuras preparadas para el uso de la bicicleta, que una y permita el acceso a destinos de interés para realizar turismo o actividades de ocio. La red integrará rutas ciclables existentes de titularidad local, autonómica o estatal, con nuevas infraestructuras que las interconecten y con mejoras que hagan accesibles nuevos destinos o que resuelvan tramos de difícil utilización por ciclistas.

Este bloque incluye las siguientes acciones:

- Diseño, planificación y desarrollo de una red general de rutas ciclables multinivel, creando y conectando rutas locales, autonómicas, estatales y europeas (Red EuroVelo).
- Impulso a la recuperación y conservación de infraestructuras para rutas ciclables, y de dotación de equipamientos ciclistas, así como de implantación y control de eco-contadores, y de implantación de señales informativas en la red de carreteras para el acceso a rutas ciclables.
- Apoyo a actuaciones de conectividad de estaciones de tren y de autobús con rutas ciclables estatales, autonómicas y locales.
- Elaboración de un manual de numeración, indicaciones y señales informativas en rutas ciclables, para su inclusión en la red de rutas y destinos ciclables.
- Publicación de un portal de datos abiertos sobre rutas ciclables (itinerario, estado, dificultad, normas, dotaciones, destinos), que a su vez pueda servir para el desarrollo de apps de planificación de itinerarios.
- Elaboración de manuales de buenos usos de las rutas ciclables, que incluya "reglas del camino" para buena convivencia de ciclistas, caminantes y otros usuarios de las rutas.
- Elaboración de estudios del grado de ciclabilidad de las rutas.



Bloque 18. Club de producto de cicloturismo en España

El club de producto de cicloturismo en España tiene como propósito impulsar el cicloturismo como experiencia turística atractiva, sostenible e inclusiva, especialmente en aquellos territorios con un mayor atractivo y potencial para su recorrido en bicicleta como fórmula para asegurar la sostenibilidad del producto y contribuir al desarrollo local sostenible de los destinos que apuesten por este producto.

Este club ofrece a las empresas e instituciones interesadas en el cicloturismo oportunidades de colaboración para la puesta en el mercado de ofertas atractivas y competitivas para el turista en bicicleta. Se proponen las siguientes acciones:

- Identificación y análisis de los actores implicados en el impulso del producto cicloturismo en España y en los elementos que lo componen.
- Análisis comparativo de la situación del producto cicloturismo en las CC. AA.
- Creación del club de producto y marca nacional de cicloturismo en España, como alianza público-privada. Análisis participativo preliminar de la figura y entidades que configurarían el ente gestor del club de producto Cicloturismo en España.
- Declaración del producto Cicloturismo en España en un congreso “fundacional”.
- Desarrollo de un modelo de excelencia en oferta turística para ciclistas, un sistema de sellos de reconocimiento y premios anuales “Cicloturismo en España”.
- Diseño y ejecución de un plan de promoción nacional e internacional del club de producto y la red de rutas y destinos ciclables.
- Análisis de la viabilidad de un portal unificado de información sobre el producto cicloturismo en España, integrado en el portal oficial de turismo y coordinado con los recursos de información y difusión de los que dispongan las administraciones autonómicas y locales.
- Elaboración de guías para la promoción de rutas ciclistas urbanas con destinos culturales, naturales y de ocio.
- Lanzamiento de campañas de concienciación para la convivencia de senderistas, ciclistas y otros usuarios en rutas ciclables.
- Apoyo a la suscripción de convenios de entre operadores turísticos, administraciones y otras entidades implicadas en las rutas.
- Apoyo a los gestores de los destinos que se especializan en cicloturismo que dispongan de planes de sostenibilidad turística ejecutados por entidades locales o por actuaciones de cohesión entre destinos incluidas en los planes de sostenibilidad turística autonómicos.

Bloque 19. Red profesional de especialistas en cicloturismo

La red profesional de especialistas en cicloturismo tiene como propósito poner en contacto y aprovechar el conocimiento de los especialistas en estas materias, favoreciendo su colaboración a través de una comunidad de práctica dedicada y gestionada.

Esta red ofrece a los especialistas en cicloturismo un espacio en el que compartir información, experiencias, inquietudes y puntos de vista, en el que además podrán encontrar referentes técnicos. Aunque la actividad principal de la red se lleve a cabo a través de las redes sociales digitales, se podrá complementar con eventos presenciales, generalistas o especializados, con el objeto de favorecer la socialización entre sus miembros.

Este bloque incluye las siguientes acciones:

- Creación y gestión de una red profesional de especialistas en cicloturismo sostenible en bicicleta (foros de discusión, community management, programa de eventos, etc.).
- Elaboración de manuales de cicloturismo urbano para Entidades Locales (Ayuntamientos y Diputaciones).
- Creación de un repositorio de buenas prácticas para ciudades amigables con el turismo urbano en bicicleta.
- Emisión de directrices para la unificación de normativa reguladora de actividades turísticas en bicicleta.
- Creación de un grupo de trabajo sectorial, interadministrativo e interterritorial del cicloturismo.
- Creación de un foro de entidades, empresas y asociaciones del ámbito rural sobre rutas ciclables.
- Estudio de oportunidades y mecanismos de retorno económico de las rutas ciclables (incluyendo sistemas de colaboración público-privada).



3.8 ÁREA 8. OCIO Y DEPORTE EN BICICLETA

Según el Barómetro de la Bicicleta en España publicado en 2019 por la Red de Ciudades por la Bicicleta, pasear y hacer deporte son los usos principales de la bicicleta, y la característica que más valoran los usuarios es la contribución de la bicicleta a la salud de quienes la usan.

Estos datos demuestran que se hace necesario que las AA. PP. lleven a cabo estrategias sobre la bicicleta como actividad de ocio y también como un deporte cada vez más popular. Los menores y adolescentes comenzarán su actividad ciclista en estos dos ámbitos, como paso previo a realizar en bicicleta sus desplazamientos cotidianos.

El ciclismo es un deporte que no entiende de limitaciones. Para practicarlo no se requiere ningún título habilitante ni condición física determinada. Es por ello por lo que las AA. PP. pueden otorgar mayor visibilidad a modalidades de este deporte que no reciben tanta atención mediática, como el ciclismo adaptado o el ciclismo femenino, que cada día practican más personas y sirven como aspecto de atracción para las familias. No hay que olvidar que la bicicleta no solo es una herramienta deportiva para el ciclismo, sino que también lo es para la práctica del triatlón de la orientación en bicicleta.

Los ciclistas que practican la modalidad deportiva se sienten vulnerables cuando circulan por determinadas infraestructuras, ya sea por motivos de seguridad o por problemas de conectividad de las infraestructuras. Es por ello que se recomienda prestar atención a la planificación de los itinerarios ciclistas, la señalización, la tecnología disponible para los ciclistas y la convivencia entre usuarios de la vía.

El uso de la bicicleta en los espacios naturales está sujeto a un marco regulatorio que no es homogéneo en todo el territorio nacional, lo cual genera inseguridad y confusión entre los usuarios. Esta circunstancia es todavía más acentuada en cuanto a la regulación del tránsito de ciclistas en los espacios naturales protegidos, donde el principio de prevención está limitando la circulación de bicicletas.

El papel de las AA. PP. es esencial para facilitar la convivencia entre usuarios de los espacios naturales y contribuir a la dinamización económica de las zonas rurales que en ellos se ubican. El establecimiento de una normativa común con criterios objetivos en cuanto al uso de la bicicleta y de políticas de coordinación entre administraciones que contemplen los beneficios del cicloturismo contribuiría, por un lado, al desarrollo económico de las áreas más deprimidas, y por otro, a la convivencia entre unos usuarios cada vez más concienciados con los valores del respeto mutuo y la conservación del entorno natural.



3.8.1 Objetivos

La Estrategia Estatal por la Bicicleta establece los siguientes objetivos en el área estratégica de ocio y deporte en bicicleta:

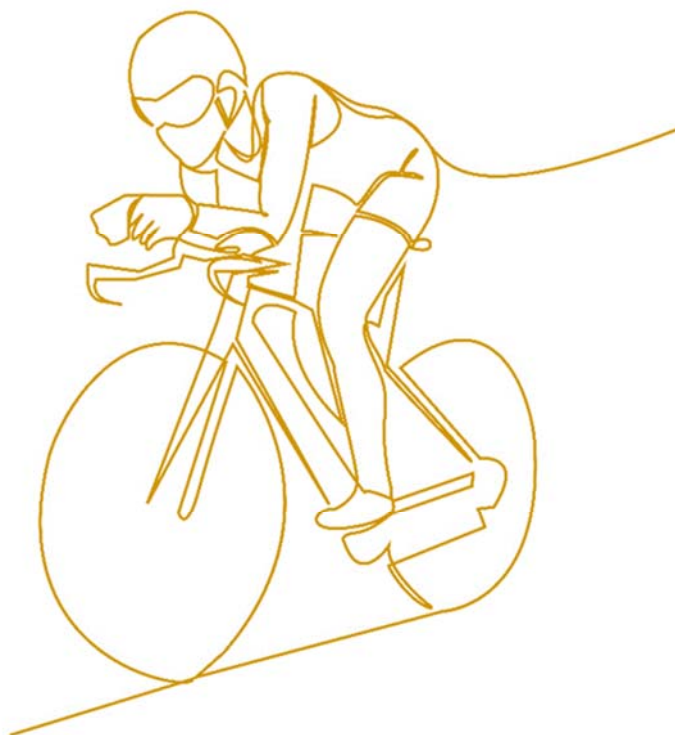
Objetivos Área 8 - Ocio y deporte en bicicleta

- Popularizar la bicicleta como instrumento de ocio y deporte sostenible, saludable y socialmente inclusivo.
- Fomentar la bicicleta para el ocio y el deporte en la infancia y la adolescencia, como futuros ciclistas urbanos.
- Incrementar el número y la difusión de pruebas ciclistas profesionales y amateur, especialmente en las ciudades.
- Extender el deporte ciclista y dar mayor visibilidad al ciclismo femenino y al ciclismo adaptado.
- Adaptar la infraestructura y regulación viaria urbana e interurbana para actividades de ocio y deporte en bicicleta.
- Establecer un marco regulatorio y normativo común con criterios específicos para el uso de la bicicleta y la convivencia entre usuarios en los espacios naturales, especialmente para los espacios naturales protegidos.
- Impulsar la coordinación entre todos los entes involucrados en los espacios naturales y aprovechar los beneficios que otorga el cicloturismo para asegurar su conservación y dinamización económica, especialmente en aquellas áreas que contienen zonas rurales deprimidas.
- Adecuar la gestión de las infraestructuras y vías en los entornos naturales para que la práctica segura del ciclismo sea compatible con la necesidad de conservación de los valores naturales.
- Fomentar la concienciación de los ciclistas para hacer de este colectivo un referente en el uso respetuoso de los entornos naturales y en la convivencia con otros usuarios, especialmente en los espacios naturales protegidos.

La bicicleta como instrumento de ocio y deporte

Las AA. PP. aún no han decidido un enfoque común en sus estrategias de promoción deportiva y de ocio. En algunos casos han dedicado sus esfuerzos a consagrarse como destinos de turismo deportivos, otros han optado por atraer a deportistas profesionales, y muchos han decidido apostar por las actividades de ocio al aire libre; pero es necesario hacer planteamientos a largo plazo en estas estrategias. **Se recomienda separar las actividades de ocio en bicicleta de aquellas destinadas al deporte profesional.**

Cualquier persona puede montar en bicicleta, es un vehículo que no requiere requisitos técnicos o personales. No son necesarios títulos habilitantes, ni tener una condición física privilegiada, más si cabe con la aparición de las bicicletas de pedaleo asistido. El uso de estos vehículos generará nuevos ciclistas, deportivos y de ocio.



La bicicleta para el ocio y el deporte en la etapa infantil y la adolescencia

Las personas más jóvenes comienzan a utilizar la bicicleta como una actividad que desarrollan en su tiempo de ocio. Existen dos ámbitos desde los que la bicicleta puede conseguir hacerse más popular: los centros educativos y las escuelas deportivas.

El colegio es el entorno propicio para que los usuarios con menos experiencia se inicien en otros ámbitos, como la educación física o los eventos populares, mientras que las escuelas de ciclismo son el lugar idóneo para aquellos que están habituados a su uso. Se ha identificado que el modelo actual de estas últimas es poco eficiente para la promoción de la bicicleta. Un área donde las escuelas podrían evolucionar más es en el diseño de sus estructuras y mecanismos de captación, donde ya se conocen iniciativas que logran incorporar jóvenes talentos.

Si se consigue incluir la bicicleta en el ocio y el deporte juvenil, aumentará la probabilidad de conectar esta actividad con el ciclismo urbano y de este modo incrementar la movilidad ciclista.

De esta forma, menores y adolescentes que han interiorizado la bicicleta como algo natural para moverse la seguirán utilizando ya como adultos para sus desplazamientos cotidianos.

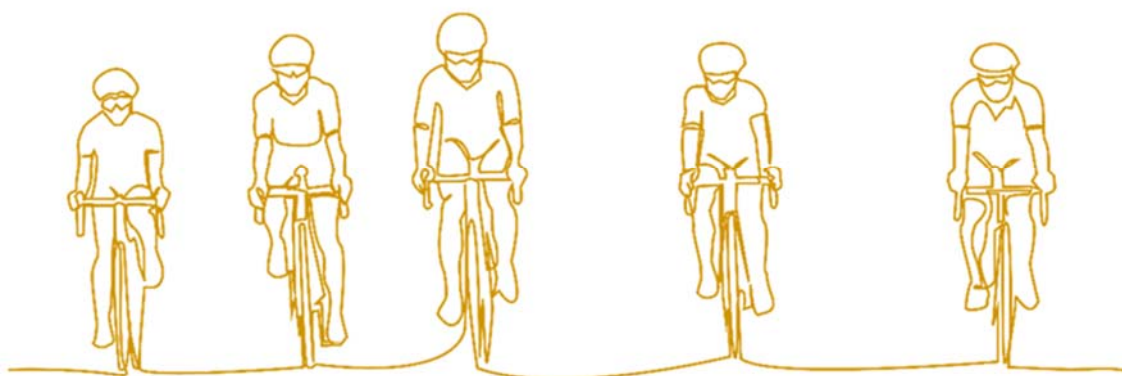


Fomento y difusión de pruebas ciclistas profesionales y amateur

Actualmente existe un alto nivel de concienciación social en cuanto a la asociación entre la bicicleta y los beneficios que representa para la salud y el medio ambiente. Esta conciencia social ha logrado que el número de eventos populares aumente considerablemente en los últimos años, lo que ha supuesto, en algunos casos, un desbordamiento de las capacidades de organización y coordinación que tienen las AA. PP.

La organización de este tipo de eventos y pruebas requiere medios de diversa índole. Algo fundamental es la **buena planificación y coordinación entre las instituciones y organismos implicados en la actividad**, con el objetivo de garantizar la seguridad de los participantes, y en el caso de pruebas realizadas en entornos naturales protegidos, la conservación de las zonas más sensibles.

Sería recomendable que las AA. PP. facilitaran la labor de los promotores y organizadores, dando facilidades durante la concesión de las autorizaciones necesarias para la celebración de los eventos. Incluso, adecuando y gestionando aquellas vías por donde pasen los recorridos de las pruebas, aspecto donde actualmente se perciben más debilidades.



Fomento del ciclismo femenino y adaptado

La bicicleta promueve la autonomía, la seguridad y la libertad de la mujer en la sociedad. Por su parte, la mujer es la clave del éxito de las estrategias de impulso de la bicicleta. Sin embargo, actualmente las mujeres utilizan menos la bicicleta que los hombres por diversos motivos.

En cuanto a la práctica de deporte federado se refiere, el ciclismo, un deporte tradicionalmente masculino, ha mejorado su aportación femenina en los últimos tiempos. En este aspecto **los programas de deporte femenino han producido muy buenos resultados.**

Por otro lado, se ha detectado que el deporte federado para personas con discapacidad necesita ser apoyado. En el ámbito de esta Estrategia se recomienda emplear instrumentos de promoción que permitan dar visibilidad a esta modalidad deportiva.





Infraestructura y regulación viarias para el ocio y el deporte en bicicleta

Un aspecto en el que se ha detectado una importante vulnerabilidad es la seguridad de las infraestructuras para aquellos usuarios que practican el ciclismo en su modalidad deportiva. Para mejorar la situación actual, se han identificado cuatro ámbitos de actuación:

1. La planificación de los itinerarios.
2. La señalización.
3. La tecnología.
4. La convivencia.

Las AA. PP. son uno de los actores que más implicación tienen en la planificación de la infraestructura ciclista. Actualmente hay en marcha algunas iniciativas muy interesantes para quienes practican ciclismo deportivo en su tiempo libre, como las rutas ciclistas seguras identificadas por la Dirección General de Tráfico y los titulares de las vías. Gracias a esta iniciativa, se dota con un nivel especial de vigilancia algunas vías en determinados días para que los ciclistas puedan circular más seguros. Sin embargo, los usuarios también tienen necesidades de información sobre itinerarios alternativos a los habituales. Para ello se debe fomentar el conocimiento de otras opciones de ocio en bicicleta, como los itinerarios ciclistas urbanos.

Se ha identificado que, en ocasiones, la señalización de los itinerarios ciclistas no es la adecuada y que debería mejorar la coordinación entre las AA. PP. competentes en este asunto. Con ánimo de solventar esta situación se podrían llevar a cabo procesos de auditoría de la señalización y mantenimiento de los itinerarios ciclistas urbanos e interurbanos, tal y como ya realizan algunos centros de bicicleta de montaña, donde se ha unificado y homologado el sistema de señalización.

La tecnología es una de las herramientas con mayor potencial de las que disponen las AA. PP. para mejorar los itinerarios ciclistas. Existen rutas ciclistas donde no existe o se muestra poca información, como en aquellas adaptadas a personas con discapacidad, que deberían facilitar información sobre la pendiente del itinerario o el tipo de vía por el que discurren. Por tanto, se recomienda utilizar en la estrategia de diseño de los itinerarios ciclistas, el análisis de la actividad ciclista mediante su filtrado, utilizando el Big Data y la geolocalización.

Si existiera un planteamiento general de usos compartidos en los itinerarios ciclistas, sería posible mejorar la convivencia entre ciclistas y conductores. La baja percepción de seguridad vial impide que haya más personas mayores, personas con discapacidad, menores y adolescentes circulando en bicicleta. Por lo tanto, si se disminuye el número de vehículos de motor que circulan, o, al menos se limita su velocidad en el ámbito urbano, aumentará el número de ciclistas de estos colectivos, y por extensión su autonomía.





Gestión dinámica de las vías ciclistas en espacios naturales

La circulación de bicicletas por vías, caminos y senderos ubicados en zonas rurales, periurbanas, forestales o espacios naturales protegidos es una actividad en auge, impulsada por el incremento en el número de ciclistas interesados en el atractivo de este tipo de zonas. La aparición de usuarios de bicicletas de pedaleo asistido en los espacios naturales supone un nuevo reto, pues estos vehículos permiten un ritmo más intensivo de actividad, y alcanzar áreas remotas anteriormente accesibles solo a los ciclistas más preparados.

Las vías ciclistas ubicadas en los espacios naturales se ven afectadas por circunstancias similares al resto de infraestructuras ciclistas. A los problemas ya citados de planificación, convivencia o señalización, hay que añadir otros relacionados con la conservación del entorno, especialmente cuando se pone de manifiesto la disciplina de bicicleta de montaña y la circulación de estas dentro de los espacios naturales protegidos, y el uso compartido con otro tipo de usuarios diferentes al tráfico rodado (caballistas, cazadores, senderistas, agricultores, ganaderos, etc.).

Con el objetivo de disminuir la presión del público visitante en los espacios naturales protegidos, se ha de considerar la necesidad de interconectar este tipo de vías con el resto de las infraestructuras viarias. Esta solución, junto con el alejamiento de las zonas de aparcamiento de los vehículos motorizados, contribuiría a minimizar el impacto ambiental relacionado con la masificación de determinados entornos ambientales. Para ello, se hace también necesario promover soluciones de intermodalidad para que los ciclistas puedan acceder a los entornos naturales minimizando su impacto ambiental.

Por otra parte, la gestión dinámica de estas infraestructuras mediante la zonificación, la segregación temporal de usuarios o la regulación de paso en determinados períodos estacionales o de alto impacto ambiental (por ejemplo, nidificación de aves), entre otras medidas, deberían al mismo tiempo favorecer la convivencia entre usuarios, permitir el uso seguro de las vías, caminos y senderos y preservar el entorno.

Una gestión dinámica de esta índole se vería favorecida por la existencia de un catálogo de infraestructuras de uso público a todos los niveles (nacional, autonómico y local), que permitiera conocer los tipos de vías del territorio y su categorización desde el punto de vista del impacto ambiental, y sus usos habituales o restringidos, junto con su periodificación.

Como apoyo a esta gestión dinámica, el uso de la tecnología y la señalización ayudarían a la regulación del tráfico ciclista y de otros colectivos. Esto permitiría la puesta a disposición de los usuarios de información relativa a las circunstancias que en cada momento afecten al uso de las infraestructuras, como pueden ser las posibles restricciones temporales de uso, el estado de conservación, la existencia de obras y actuaciones especiales o los riesgos existentes, entre otros.



Marco normativo común para la regulación y gestión de los espacios naturales

En la actualidad, existen varias normativas a nivel estatal, autonómico y local para la regulación de usos y tránsitos en los espacios naturales, y entre algunas de ellas se pueden identificar criterios contrapuestos en referencia a la regulación de la práctica del ciclismo, aspecto que se agrava cuando se trata de espacios naturales protegidos.

Debido al incremento del número de ciclistas y otros colectivos en estos entornos singulares, la Administración ha reaccionado aplicando el principio de prevención en estos espacios naturales protegidos, restringiendo la circulación ciclista.

La falta de coordinación y definición estratégica entre las diferentes Administraciones impide establecer normas de uso claras y únicas para ciclistas en los espacios naturales. Este problema se pone de manifiesto especialmente en el caso de vías intercomunicadas entre diferentes Comunidades Autónomas, que disponen de diferentes criterios, normas y sanciones en caso de incumplimiento.

Las diferentes señalizaciones empleadas, y sobre todo su heterogeneidad, tampoco colaboran en la comprensión de las normas y el conocimiento de los lugares permitidos para el paso de ciclistas.

Se hace necesario establecer normas específicas para la práctica ciclista en los espacios naturales, que contengan criterios comunes basados en estudios actualizados y objetivos sobre saturación e impactos reales de la bicicleta. La recogida de datos y el análisis científico son herramientas que deben ayudar a tomar mejores decisiones en materia de regulación de usos.

En consecuencia, resulta conveniente revisar y actualizar los Planes de Ordenación de Recursos Naturales, los Planes Rectores de Uso y Gestión, los Programas de Uso Público o las ordenanzas cuando se tengan indicios que requieran adecuar la regulación de los usos a los impactos reales identificados en cada momento.

El establecimiento de una señalización homogénea y con criterios actualizados permitirá dirigir los desplazamientos ciclistas hacia zonas de menor impacto ambiental, colaborando así a la regulación de los usos en las zonas más sensibles. En este sentido, la normativa también deberá adecuarse para contemplar esta necesidad de regulación de la señalización en todo el territorio.



Cooperación entre entes para el desarrollo en espacios naturales

Una característica común a la mayoría de los entornos naturales es la existencia de zonas rurales contenidas en su territorio. Debido al éxodo de población a las ciudades, estos núcleos se encuentran generalmente deprimidos desde el punto de vista económico.

La oportunidad que presenta el cicloturismo como motor de desarrollo rural debe ser aprovechada para la conservación de los negocios locales, y para la creación de nuevos negocios relacionados con el turismo activo y el ecoturismo, contribuyendo a la creación de empleo y el arraigo de la población.

No obstante, un cierto nivel de desconfianza existente en el mundo rural hacia los usos no tradicionales puede generar conflictos entre los vecinos y los usuarios, que deben ser resueltos mediante acciones de formación de los colectivos locales sobre los beneficios del cicloturismo y el establecimiento de medidas de concienciación que favorezcan la convivencia respetuosa entre usuarios y vecinos.

Para ello, se hace necesario que los actores locales (Administraciones, clubes y asociaciones locales y empresarios) se coordinen para la gestión y explotación respetuosa de sus entornos naturales, colaborando en su mantenimiento y conservación, y desarrollando conjuntamente un catálogo de servicios atractivos para el público ciclista visitante.



Concienciación para la convivencia y la conservación en espacios naturales

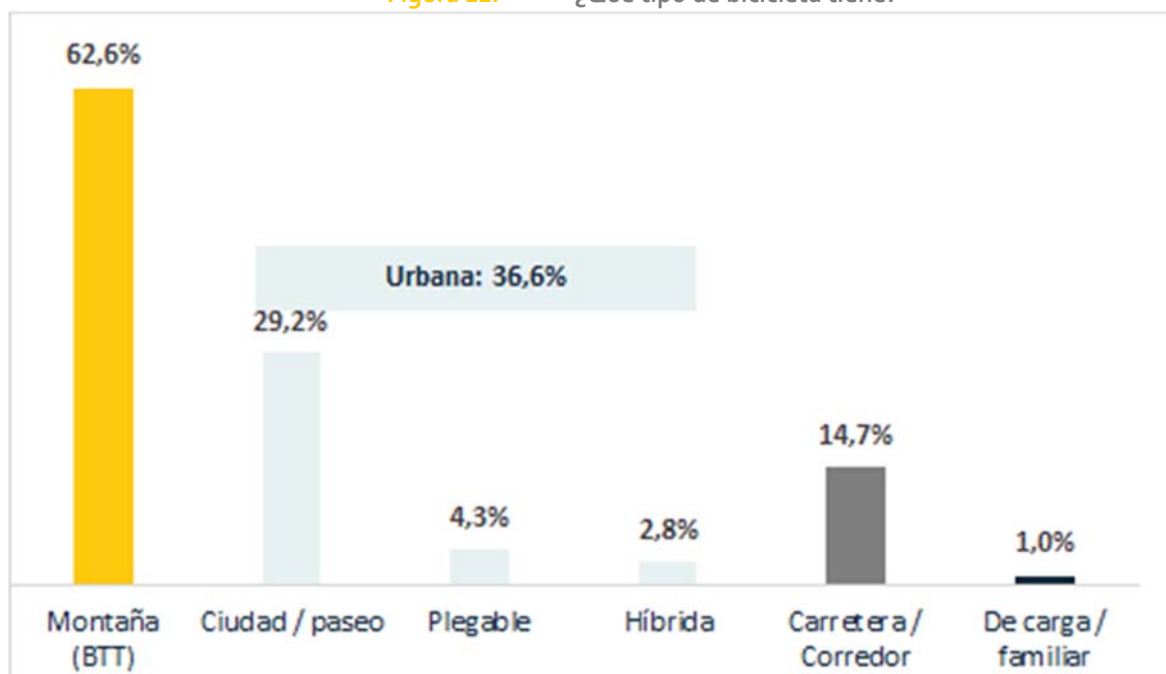
El número de usuarios que disfrutan de los entornos naturales está aumentando. Cada vez son más las personas que visitan estos parajes atraídos por sus valores naturales. **Este incremento de visitantes genera una mayor presión en los territorios que, especialmente en el caso de los espacios naturales protegidos, puede poner en riesgo la convivencia entre usuarios y la conservación de los mismos**, aspecto que se pone especialmente de manifiesto en los entornos naturales cercanos a grandes núcleos de población, donde se llega a producir saturación de visitantes durante determinadas épocas.

El uso indebido de los espacios naturales, y el comportamiento irresponsable e irrespetuoso de unos pocos usuarios, genera conflictos entre colectivos y pone en riesgo la convivencia. La proliferación de trampas para ciclistas, la apropiación indebida de los bienes públicos o el vandalismo sobre los mismos, o la creación de atajos o nuevos senderos no autorizados, son ejemplos de conductas inapropiadas que afectan a la convivencia, y también a la conservación de los entornos naturales.

Algunas de las causas raíz de este tipo de comportamientos es la falta de conocimiento, por parte de los usuarios, de las normas que aplican en los entornos que están visitando, la diferencia de criterios entre los diferentes entornos naturales y la deficiente cultura medioambiental de algunos usuarios.

La existencia de normas únicas y homogéneas en todo el territorio y una adecuada comunicación e información de estas facilitarían su cumplimiento, especialmente en lo referente al uso ciclista de los espacios naturales protegidos.

Figura 11. ¿Qué tipo de bicicleta tiene?



Fuente: Barómetro de la bicicleta en España. Informe de resultados, noviembre de 2019

Estrategia Estatal por la Bicicleta

El desarrollo de la concienciación ambiental de los usuarios ciclistas se debe trabajar en diferentes ámbitos. Comenzando por la formación en los diferentes ámbitos educativos y continuando con la involucración de la comunidad ciclista a través de asociaciones, clubes y federaciones. En este sentido, cada vez es mayor la realización de actividades formativas y de divulgación de valores respetuosos con el medio ambiente, y la generación de guías o decálogos de buenas prácticas para ciclistas.

La práctica del voluntariado ambiental se ha revelado como un medio eficaz para que el colectivo ciclista se involucre en la conservación de los entornos naturales. Mediante la realización de trabajos de limpieza y reconstrucción de los caminos, se contribuye al mantenimiento de estas infraestructuras evitando su deterioro y el de las zonas colindantes.



3.8.2 Bloques de acción

Bloque 20. Fomento del deporte en bicicleta

Este bloque tiene como propósito impulsar la práctica de deportes relacionados con la bicicleta, como el ciclismo en carretera, el triatlón, la bicicleta de montaña y otras modalidades.

Se pretende asimismo ofrecer facilidades a los organizadores de actividades deportivas para la celebración de eventos, así como el aporte de ayudas para el fomento del deporte entre públicos con históricamente un menor uso de la bicicleta, como mujeres, menores, adolescentes, y personas con discapacidad.

Este bloque incluye las siguientes acciones:

- Elaboración de una guía para la coordinación entre organizadores, promotores y administraciones en eventos ciclistas de ocio y deporte.
- Elaboración de una guía para la adecuación y gestión de vías para la celebración de eventos, actividades y pruebas de ocio y deporte ciclista.
- Lanzamiento de un programa de ayudas a actividades y eventos de deporte ciclista infantil y juvenil, femenino y adaptado.
- Lanzamiento de un plan sobre el ciclismo base, que ayude a impulsar la práctica del deporte ciclista de competición en la infancia y adolescencia.

Bloque 21. Integración de la bicicleta en medios rurales y espacios naturales

La integración de la bicicleta en medios rurales y espacios naturales tiene como propósito coordinar los esfuerzos de AA. PP., asociaciones y otras entidades con intereses compartidos en los medios rurales y espacios naturales para integrar el uso de la bicicleta, fomentando la convivencia entre usuarios y preservando el medio natural, especialmente en los espacios naturales protegidos.

Para lograrlo, se ofrecerá a las AA. PP. con capacidad de decisión en materia de normativa sobre medios rurales y espacios naturales los criterios objetivos para la regulación de los usos y tránsitos, mecanismos para promover el cicloturismo como motor económico de las zonas rurales deprimidas y herramientas para fomentar la convivencia y las conductas respetuosas con el entorno natural.

Este bloque incluye las siguientes acciones:

- Emisión de directrices y criterios objetivos sobre convivencia y gestión dinámica de las infraestructuras contenidas en medios rurales y espacios naturales, que sirvan para la adecuación de las normativas estatales, autonómicas y locales que regulan la circulación de bicicletas.
- Fomento de la dinamización de las zonas rurales deprimidas ubicadas en espacios naturales a través del cicloturismo, incluyendo la elaboración de una guía con consejos y buenas prácticas
- Elaboración de una guía para la adecuación, mantenimiento, conservación y gestión de las vías ubicadas en medios rurales y los espacios naturales.
- Apoyo a la investigación, formación y difusión de estudios de impacto de la bicicleta en la naturaleza.

3.9 ÁREA 9. OPORTUNIDADES Y CADENA DE VALOR DE LA BICICLETA

La industria de la bicicleta es innovadora, flexible y muy apasionada, y ha desarrollado negocios basados en productos sostenibles y saludables. Se han convertido en un motor de creación de empleo y autoempleo, siendo una actividad que necesita poca inversión inicial.

La actividad económica que se desarrolla en torno a la fabricación y el comercio de bicicletas ha crecido en los últimos años de modo significativo, representando una oportunidad para el desarrollo de la economía urbana pero también para evitar la despoblación y desarrollar tejido empresarial a lo largo de todo el territorio. Estas empresas especializadas, a su vez, generan nuevos puestos de trabajo para los que son necesarios capacidades técnicas y conocimientos adecuados. El impacto positivo que tiene el sector en la economía local justifica por tanto la implicación de las AA. PP., tal y como demandan los agentes empresariales.

Por parte del sector privado, se debe fomentar la dedicación de empresarios adecuadamente formados y un cambio en los perfiles profesionales de los empleados de los puntos de venta minoristas especializados en bicicletas; más tecnificado y conocedor de todas las vertientes de la movilidad ciclista. Estos agentes empresariales demandan, a su vez, una mayor implicación de las Administraciones Públicas (AA. PP.), tanto en el fomento de la industria de la bicicleta como en el desarrollo del comercio local y el cicloturismo (ver Área 8 de cicloturismo).

Las AA. PP. tienen un papel fundamental en la promoción y fomento de los comercios amigables con los ciclistas, promoviendo hábitos de consumo sostenibles, como la distribución de mercancías en bicicleta, especialmente en el ámbito urbano. Fomentando la actividad económica ciclogística se contribuye a atenuar parte de los efectos negativos del transporte de mercancías urbano dependiente de los vehículos de reparto motorizados (emisiones de ruido y gases contaminantes, accidentabilidad, etc.) y al mismo tiempo se puede contribuir a lograr ciudades más amigables.

3.9.1 Objetivos

La Estrategia Estatal por la Bicicleta establece los siguientes objetivos en el área estratégica de oportunidades y cadena de valor de la bicicleta.

Objetivos Área 9 - Oportunidades y cadena de valor de la bicicleta

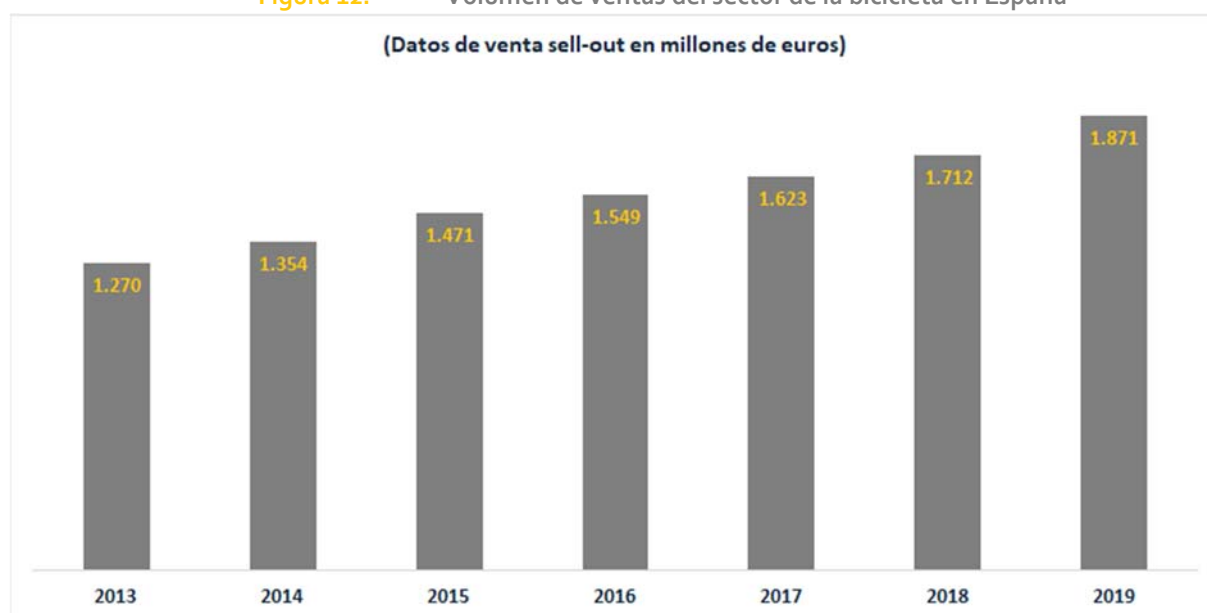
- Desarrollar el sector empresarial en torno a la bicicleta como estratégico para la economía.
- Modernizar y profesionalizar el tejido empresarial en torno a la bicicleta, y adoptar estándares de calidad.
- Adoptar medidas amables con la bicicleta en los comercios, especialmente en los de proximidad.
- Reforzar la colaboración entre empresas y las Administraciones Públicas en el desarrollo del sector empresarial relacionado con la bicicleta.
- Fomentar la cooperación y la acción conjunta de los pequeños comercios del sector de la bicicleta.
- Desarrollar el sector de la ciclogística, como solución sostenible a la distribución urbana de "última milla".
- Profesionalizar, normalizar e integrar la ciclogística en los sistemas urbanos de distribución de mercancías.

Desarrollo del sector empresarial de la bicicleta como estratégico para la economía

En la actualidad existe un mercado efectivo y en expansión en torno a la bicicleta, con sus propios canales de distribución, productos y una demanda creciente de clientes. Se trata de una **actividad económica joven, creativa, innovadora, con altos niveles de conocimiento técnico y totalmente adaptada al mundo digital**. Por lo tanto, puede convertirse en un nuevo motor de empleo cualificado.

La industria de la bicicleta está en continuo crecimiento en España. Además del impulso que ha supuesto la crisis sanitaria de la Covid-19 para el uso de la bicicleta, se observa una tendencia creciente en la fabricación de bicicletas desde hace una década. Las marcas españolas fabricantes de bicicletas se han adaptado en los últimos tiempos a todos los usos y usuarios de bicicleta; desde el urbano y cotidiano, hasta el uso deportivo y esporádico.

Figura 12. Volumen de ventas del sector de la bicicleta en España



Fuente. AMBE, El sector de la bicicleta en cifras 2019

Se detecta la necesidad de que las AA. PP. ejerzan un papel más activo en el fomento de la actividad empresarial e industrial alrededor de la bicicleta, especialmente en los ámbitos de internacionalización y de innovación. Las personas que se interesan por emprender en este campo de actividad necesitan que las AA. PP. impulsen sus negocios, ya sea mediante ayudas o préstamos.

Si se consigue incrementar el número de empresas en este ámbito, se generará una actividad económica de alto valor añadido para el país, debido a su carácter técnico y su naturaleza sostenible.

Colaboración entre empresas y con las Administraciones

Siguiendo una línea de actividad empresarial colaborativa, sería recomendable que la innovación se canalizara a través de las herramientas y medios más adecuados, como los **clústeres empresariales** o los **convenios de colaboración**. Elementos que sirven como puntos de encuentro entre las AA. PP., las empresas y las universidades. Algunos de los nichos detectados son la digitalización y los elementos de seguridad ciclista.



Profesionalización del tejido empresarial en torno a la bicicleta

El comercio minorista relacionado con la bicicleta ayuda a crear pueblos y ciudades más compactas y sostenibles. Para que este tipo de comercio pueda ser una alternativa viable a las grandes superficies y a las plataformas de venta electrónica, sería conveniente reforzar la formación de su empresariado en aspectos, tales como visión empresarial, estrategia de negocio, administración, marketing, cooperación y recursos humanos. Por su parte, los empleados de estas empresas plantean inquietudes relacionadas con la formación técnica, el plan de carrera o la conciliación de la vida laboral con la familiar.

Los clientes de los comercios minoristas especializados en bicicletas esperan que su experiencia de compra sea distinta de aquella en las grandes superficies. Para ello, los minoristas deberían convertirse en puntos de venta donde **se asesore a los clientes personalmente y se perciba un valor añadido**. Algunos aspectos de mejora que se han identificado en este tipo de comercios son la falta de gestión informatizada del almacén o los horarios de apertura poco convenientes a veces para los clientes.

Respecto a los fabricantes de bicicletas nacionales, destaca la entrada reciente y con fuerza en el sector de la movilidad eléctrica, representada por la mayor demanda de bicicletas eléctricas o de pedaleo asistido. A este respecto, se detecta una deficiencia en talleres y técnicos especializados en esta mecánica, que requiere un consecuente impulso a la formación.





Comercios amigables con el ciclista

El fomento de nuevos modelos de movilidad sostenible y segura en las ciudades es una oportunidad para favorecer de forma paralela el desarrollo del comercio, y muy especialmente el comercio de proximidad. Existen oportunidades en campos como el fomento del comercio “amable con la bicicleta”, mediante por ejemplo un sello específico que distinga a los comercios comprometidos con la integración de la bicicleta y con campañas de promoción del mismo.

Los comercios que aspiren a recibir clientes ciclistas en sus instalaciones deben comprender que estos toman decisiones previas a la llegada a su local. Algunos puntos a tener en cuenta, entre otros, son cómo elegir hacer la compra en bicicleta y planificar el itinerario en función de la comodidad y seguridad del recorrido; o conocer cómo se debe transportar la carga en bicicleta.

Los comerciantes pueden conseguir que hacer la compra en bicicleta sea una experiencia agradable. Para lograrlo sería recomendable que ofrecieran ciertas facilidades como superficies comerciales accesibles a todos, incluyendo personas con discapacidad, posibilidad de acceder con la bicicleta al interior del comercio, lugares visibles donde estacionar las bicicletas de manera segura y con espacio suficiente, y disponibilidad de taquillas o consignas vigiladas o, según el caso, instalaciones para la limpieza y mantenimiento de bicicletas.

Desde el punto de vista de las AA. PP., y sus competencias, es recomendable que se aborde el diseño de núcleos urbanos que incentiven el uso de la bicicleta, es decir, desarrollos más compactos que eviten una dispersión de actividades inabarcable para el uso de la bicicleta y que faciliten la integración de la bicicleta en zonas residenciales y comerciales, mediante una adecuada mezcla de usos de suelo urbano.

Por otro lado, el diseño de la infraestructura viaria también debe de favorecer el uso de la bicicleta como medio de carga, considerando las particularidades de las bicicletas y prestando atención a la ubicación del mobiliario urbano, de modo que facilite aparcar la bicicleta en un tiempo breve de compra y se habiliten accesos específicos de bicicletas a las zonas comerciales. El espacio necesario para estas instalaciones puede generarse a partir de la conversión de plazas de aparcamiento para vehículos motorizados.

Una vez creado el entorno propicio para que la ciudadanía utilice las bicicletas en su día a día, es recomendable que las AA. PP. planteen directrices para que los comercios sean amigables con el ciclista, mediante asesoramiento, guías metodológicas y campañas.

Estas iniciativas generarían nuevas oportunidades de negocio en el tejido empresarial, que permitirían propiciar soluciones técnicas de carga novedosas y que se ajusten a la normativa. Se generaría una actividad mayor en torno a las soluciones de compra, empaquetado y envío, y que cristalizarían en un mayor desarrollo de la actividad ciclogística.

Los usuarios y clientes que se decidan por esta forma de hacer sus compras tienen que ser conscientes de la normativa actual del transporte de carga en bicicleta, así como de las posibilidades existentes para transportar la carga: cestas, alforjas, bicicletas de carga, pedaleo asistido, etc. Es por ello por lo que también las AA. PP. y las empresas del sector deben publicitar y divulgar la información relativa a la regulación vigente, modelos de bicicletas y accesorios.



Cooperación y acción conjunta de los pequeños comercios

Actualmente los nuevos canales de venta online permiten vender productos en todo el mundo. Sin embargo, también presentan algunos inconvenientes, como el intrusismo profesional y la reducción de los márgenes comerciales. Se crean además situaciones en la que el pequeño comercio no puede competir en igualdad de condiciones frente a grandes distribuidores.

Con el objetivo de superar esta situación, **sería recomendable que se fomentara el asociacionismo en el sector**. De este modo, las pequeñas empresas tendrían la oportunidad de unir esfuerzos, cooperar y llevar a cabo acciones de manera conjunta, que supongan un valor añadido tanto para ellas como para sus clientes. Algunos ámbitos en los que puede llevar a cabo esta estrategia colaborativa son la venta online a través de las redes sociales, la formación de trabajadores o la lucha contra las falsificaciones y el dumping.

Con todas estas actividades conjuntas se puede conseguir que existan unos estándares generalizados en el sector de la bicicleta, que eviten la comercialización de productos inseguros y reconozcan las buenas prácticas empresariales.



Desarrollo del sector de la ciclogística en la distribución urbana de “última milla”

Los pueblos y ciudades se enfrentan a retos en sus dinámicas, especialmente en lo que a la movilidad se refiere. En este ámbito, la tendencia indica que los vehículos de motor irán cediendo protagonismo a otras alternativas de transporte más ecológicas y sostenibles, como la bicicleta.

Esta situación cobra especial relevancia en la Distribución Urbana de Mercancías (DUM), que tradicionalmente se ha realizado con vehículos de motor, y que está evolucionando hacia un modelo más sostenible mediante la introducción de la ciclogística. Además de ser un medio de cambio para la movilidad, **el sector de la ciclogística genera empleo y es un motor económico en el ámbito local**. Por lo tanto, es recomendable que las AA. PP. lo fomenten suficientemente.

En primer lugar, las AA. PP. deben acometer la revisión de la normativa actual, que, aunque permite el transporte de mercancías en bicicleta; presenta ciertas carencias que deben ser revisadas y solucionadas, como por ejemplo en el transporte de varias personas. Por otro lado, se deben desarrollar estándares que faciliten el desarrollo de las empresas de ciclogística, fomentar los programas educativos especializados y dar visibilidad a las mejores prácticas del sector.

También desde el punto de vista competencial de las AA. PP., estas pueden desarrollar microplataformas logísticas urbanas, altamente demandadas por los operadores logísticos y de difícil encaje en el entramado urbano, con el objetivo de permitir a los operadores organizar las operaciones de distribución.

Integración de la ciclogística en los sistemas urbanos de distribución

Para conseguir que se desarrollen los comercios amigables con los ciclistas y se consolide la actividad ciclogística, será necesario que se perciba esta actividad como algo normal e integrado en las alternativas de distribución de mercancías en la ciudad. Para ello, se recomienda mostrar al público mediante **campañas de promoción** los beneficios derivados de la distribución de mercancías en bicicleta.

Las AA. PP. deberían incluir estándares que faciliten el desarrollo de las empresas de ciclogística y de fomentar los programas educativos especializados. Mientras tanto, el sector empresarial tiene como retos mejorar las condiciones laborales de sus trabajadores y ofrecerles la formación necesaria para el desempeño de sus funciones.

Los retos a los que se enfrentan los trabajadores durante su jornada laboral están relacionados con la seguridad durante el reparto, el aparcamiento de sus vehículos y el aseguramiento de la carga.

Adicionalmente, el emprendimiento se enfrenta hoy en día a obstáculos como la falta de disponibilidad de bicicletas de carga, que hoy en día no son suficientemente fiables ni robustos. Esto les obliga a realizar un mantenimiento intensivo de sus vehículos, con el sobrecoste que ello supone. Por tanto, existe una oportunidad de negocio en este nicho para el emprendimiento en la fabricación de bicicletas o ciclos en general.



Promoción de la mujer en el desarrollo del sector de la bicicleta

Hoy en día, la mujer tiene poca presencia en las empresas y plataformas dedicadas a la logística urbana. Esta realidad es aún más patente en la ciclogística. El contexto actual muestra que el porcentaje de mujeres empleadas como repartidoras en bicicleta es muy bajo. Para revertir esta situación son necesarias políticas de sensibilización del ecosistema y de empoderamiento de las mujeres, potenciando así su participación en el sector de la ciclogística. La UE se marcó el objetivo del 25% de plantilla femenina para el año 2020 en el sector del transporte. Para avanzar en esa línea, es necesario que las AA. PP. proporcionen un **marco regulatorio de política positiva hacia la integración de las mujeres en el sector**.

Otro aspecto a incentivar por parte de las AA. PP. es la innovación tecnológica orientada a cuidar los detalles del diseño y montaje de la bicicleta en consideración de las necesidades específicas de las mujeres. En el sector de la bicicleta asistimos a un fenómeno similar al que se produjo en los años noventa con la introducción del airbag para los coches: inicialmente se calibraron los dispositivos pensando en un usuario masculino, sin tener en cuenta la estadísticamente menor altura de las mujeres. En Estados Unidos, el comité Women Issues in Transportation del Transport Research Board (National Sciences Academy) promovió la adecuación de la tecnología del airbag a la estatura de las mujeres, lo que ayudó a evitar accidentes mortales relacionados con un airbag demasiado grande para ellas.

Existen numerosos ejemplos de innovación ergonómica en cascos o sillines específicos para mujeres. Este tipo de artículos incrementa la seguridad y la comodidad en el uso de la bicicleta, facilitando indirectamente su uso. Sin embargo, en general este tipo de artículo es menos asequible, sin un sector y un ecosistema productivo propio, lo que puede contribuir a un uso de la bicicleta reducido por parte de las mujeres.

3.9.2 Bloques de acción

Bloque 22. Clúster de innovación y desarrollo empresarial

El clúster de innovación y desarrollo empresarial tiene como propósito impulsar la iniciativa industrial y tecnológica en torno a la bicicleta, a través de una agrupación empresarial innovadora que ayude a integrar sus actividades de I+D+i, estructuras y recursos.

Este clúster ofrece a las instituciones y empresas que formen parte de él oportunidades para desarrollar su potencial innovador de modo más coordinado y eficiente, así como para su internacionalización competitiva y la apertura de nuevos mercados.

Este bloque incluye las siguientes acciones:

- Creación del clúster empresarial y de innovación, en colaboración con empresas, administraciones públicas, universidades y centros de investigación.
- Elaboración de una propuesta de estrategia empresarial e industrial, para la internacionalización y el I+D+i en el sector de la bicicleta.
- Fomento del emprendimiento, internacionalización e I+D+i en el sector de la bicicleta.
- Puesta en marcha de convenios de colaboración entre el sector empresarial, el administrativo y el académico en materia de tecnologías e innovación de la bicicleta.

Bloque 23. Club de marca de comercios especializados en la bicicleta

El club de marca de comercios especializados en la bicicleta tiene como propósito fomentar la colaboración entre puntos de venta y talleres de bicicletas, para conseguir una mayor influencia como sector, unos estándares de calidad más homogéneos y una mayor profesionalización.

Este club de marca ofrece a los puntos de venta y talleres los beneficios de imagen, colaboración, profesionalización y representación que conlleva la acción conjunta bajo una agrupación que coordine e impulse su desarrollo comercial.

Este bloque incluye las siguientes acciones:

- Creación de la marca de puntos de venta y talleres para la colaboración en digitalización, compras, formación, emprendimiento, etc.
- Desarrollo de un modelo de excelencia y un sello de reconocimiento en comercios ciclistas, con recomendaciones de acuerdo con unos estándares reconocidos y verificables.
- Organización de los premios anuales "Ciclocomercio excelente", como reconocimiento a los comercios con mayor nivel de excelencia, y con prácticas más innovadoras.
- Desarrollo de un programa de transformación digital del comercio especializado, que dote de competitividad a puntos de venta y talleres en el ámbito del comercio electrónico, beneficiándose de las nuevas tecnologías en su funcionamiento.

Bloque 24. Desarrollo de la ciclogística

El programa de desarrollo de la ciclogística tiene como propósito impulsar la actividad logística basada en el uso de la bicicleta como solución eficiente y ecológica para la distribución de mercancías, especialmente en el tramo de "última milla" urbana.

Este programa ofrece a los operadores logísticos, así como a las Administraciones Públicas, especialmente los Ayuntamientos, oportunidades para profesionalizar, ordenar y obtener el máximo beneficio del uso logístico de la bicicleta.

Este bloque incluye las siguientes acciones:

- Apoyo a las administraciones locales en la definición de estándares y la implantación de la ciclogística en la distribución urbana de mercancías (DUM).
- Creación de un portal de datos que recopile información sobre el sector en los países europeos de referencia, las empresas existentes en España, los tipos de triciclos e incluya casos de éxito.
- Elaboración de una guía para la inclusión en los Planes de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS) de estándares para la facilitación de la ciclogística (zonas, plataformas, normas).
- Definición de los requisitos técnicos para la homologación de bicicletas de altas capacidades para el transporte de mercancías.
- Organización de jornadas especializadas y premios anuales "Ciclogística excelente", como reconocimiento a los operadores con mayor nivel de excelencia y con prácticas más innovadoras.

3.10 ÁREA 10. COORDINACIÓN INSTITUCIONAL Y FINANCIACIÓN

Actualmente existe un interés creciente por el desarrollo de la bicicleta en sus diferentes aspectos: movilidad, turismo, ocio y deporte, etc. Esto se corresponde con una decidida proactividad de los numerosos agentes implicados en el desarrollo de la bicicleta, tanto en las Administraciones Públicas (AA. PP.) como en diferentes sectores privados y asociaciones.

Es necesario crear los instrumentos de colaboración entre todos los actores interesados en el desarrollo de la bicicleta, tanto públicos como privados, para dar continuidad a las acciones actuales, así como para completarlas y desarrollar acciones nuevas, de forma coordinada, con una visión y un objetivo comunes: impulsar desde todos los sectores el uso de la bicicleta.

Para lograr la mejor coordinación institucional se plantean la creación de un marco general de políticas y estrategias que ayuden a promotores de la movilidad ciclista y del uso de la bicicleta a llevar a cabo sus acciones, así como la creación de los instrumentos y sistemas de gobernanza necesarios para el diálogo entre actores. El impulso integrado al uso de la bicicleta debe de ir acompañado también de un correcto intercambio de conocimiento y experiencias de los distintos actores así como de un impulso inversor e innovador.



3.10.1 Objetivos

La Estrategia Estatal por la Bicicleta establece los siguientes objetivos en el área estratégica de coordinación institucional y financiación:

Objetivos Área 10 - Coordinación institucional y financiación

- Alinear la acción de las Administraciones en una estructura organizativa y de gobernanza centrada en la bicicleta y abierta a la ciudadanía.
- Presupuestar dotaciones para infraestructuras ciclistas y apoyo a la economía alrededor de la bicicleta.
- Aprovechar sinergias de la bicicleta con políticas de salud, clima, turismo, educación, deporte, economía, etc.
- Primar el impulso de la bicicleta, como objetivo común entre partidos políticos, territorios y Administraciones.
- Fomentar la investigación e impulsar la innovación en movilidad ciclistas, así como gestionar todo el conocimiento derivado de estas en el ámbito de la Administración y mediante la creación de espacios y grupos de profesionales del sector que faciliten el intercambio de información.



Estructura organizativa y de gobernanza centrada en la bicicleta

Como ya se ha puesto de manifiesto, para optimizar la acción institucional es imprescindible la coordinación entre todos los niveles de las AA. PP. en el ejercicio de sus correspondientes competencias. Esto posibilita una mayor homogeneidad en las políticas aplicadas y un intercambio de conocimiento entre los distintos entes responsables que sin duda hará más eficiente la toma de decisiones.

Del mismo modo, **esta coordinación y colaboración permite aprovechar posibles sinergias con otras políticas de acción institucional como la promoción de un estilo de vida saludable, el respeto al medioambiente, el turismo rural, el deporte y el ocio saludable, la educación o la economía.**

Por citar algunos ejemplos de sinergias entre distintos planes, la Estrategia Estatal por la Bicicleta contribuye a la consecución de objetivos de trasvase modal que se incluyen en otras estrategias sectoriales como el PNIEC del MITERD o se alinea perfectamente con los objetivos de reducción de la accidentabilidad en áreas urbanas de las políticas y estrategias de la DGT. Asimismo, la bicicleta debe desarrollar un papel fundamental dentro del modelo social y de movilidad propugnado por la Agenda Urbana Española.

Respecto al sector privado, en la actualidad existen algunos programas de colaboración público-privada y de apoyo a empresas del sector de la bicicleta. También hay empresas privadas que están promoviendo con éxito programas de movilidad en bicicleta entre sus empleados. No obstante, sería necesaria una mayor coordinación y acercamiento de las AA. PP., así como una mayor participación ciudadana.

Por último, resultaría muy beneficiosa una mayor integración y una mejor coordinación entre los diferentes agentes privados del sector relacionados con la bicicleta (producción y comercio, movilidad y transporte, turismo, ocio y deporte, etc.), tales como la atomización en pequeñas empresas o la falta de una suficiente internacionalización del sector.

Gestión e intercambio de conocimientos en el impulso de la bicicleta

Gestionar y compartir de forma adecuada la información de la que disponen los distintos actores incrementará exponencialmente la eficacia de las acciones que puedan llevarse a cabo.

El primer paso es dar a conocer a todos los actores interesados la información sobre la situación actual del fomento de la bicicleta en las diferentes ciudades y territorios. Existen numerosas soluciones e iniciativas que ya están funcionando en algún lugar que sin duda pueden ser extrapolables a otros. Sería muy útil disponer de un catálogo de experiencias, casos de éxito, buenas prácticas y oportunidades de financiación con las que afrontar nuevas actuaciones de forma más segura y eficaz. Particularmente útil en este sentido sería disponer de información referente a aspectos como el ciclismo inclusivo, y la correcta aplicación de criterios de equidad, igualdad y perspectiva de género en el fomento de la bicicleta.

También juegan un papel muy positivo en la promoción de la bicicleta las **campañas de comunicación para dar mayor visibilidad a la bicicleta en España**, tanto dentro de los sectores implicados como de cara a la opinión pública en general. En esta labor resulta crucial la colaboración de los medios de comunicación, en los que actualmente se percibe un creciente interés por la bicicleta.

Un último aspecto a tener en cuenta es la recopilación y publicación de información relativa a la evaluación de resultados de las actuaciones, proyectos, campañas o políticas de promoción que se vayan llevando a cabo. Una correcta evaluación de las mismas es la que permitirá dar continuidad al fomento de la bicicleta de la forma más efectiva y eficiente posible.



Dotaciones presupuestarias para apoyo a la economía alrededor de la bicicleta

En otros países que han dedicado importantes recursos al fomento de la bicicleta se ha podido comprobar el retorno de estas inversiones a través de las mejoras que ha producido en otros aspectos: tráfico, empleo, calidad ambiental, o salud, entre otros.

En consecuencia, son necesarios planes de financiación pública, tanto de infraestructuras ciclistas como de ayudas a los sectores económicos del entorno de la bicicleta. Se deben identificar los costes de estas actividades y las oportunidades de financiación, tanto existentes como futuras, tanto a nivel nacional como de la Unión Europea. Entre algunas de las áreas donde se requieren mayores dotaciones económicas se encuentran la promoción de la movilidad cotidiana en bicicleta, ayudas a los sectores minoristas o el fomento del reparto urbano en bicicleta.

Como medio para fomentar la innovación y mejora en el sector, se considera prioritario ofrecer dotaciones económicas amplias y **apoyar el desarrollo de pruebas piloto en el ámbito de la movilidad ciclista** que presenten un proyecto concreto y supongan una clara incidencia positiva en la sociedad, medioambiente o economía.



3.10.2 Bloques de acción

Bloque 25. Marco general de políticas y estrategias por la bicicleta

El marco general de políticas y estrategias por la bicicleta tiene como propósito armonizar y potenciar el enfoque que adoptan las Administraciones Públicas (AA. PP.) en políticas y estrategias relevantes para el impulso de la bicicleta en todos sus ámbitos.

Este marco ofrece a las AA. PP. criterios y directrices para la inclusión de la bicicleta en sus políticas públicas, favorece su colaboración en torno a la bicicleta y aspira a una mayor coordinación y alineación de estas hacia el fomento de la bicicleta. El marco, además, articulará la Estrategia Estatal por la Bicicleta con el resto de las políticas públicas relevantes.

Este bloque incluye las siguientes acciones:

- Fomento de la transformación de las ciudades hacia un mayor uso de la bicicleta y para la inclusión en los PMUS de estándares para la movilidad urbana en bicicleta, teniendo en cuenta los principios contemplados en la Agenda Urbana Española.
- Apoyo a la elaboración de planes locales y autonómicos de desarrollo de redes ciclistas, de vertebración entre poblaciones y para el turismo, así como en la interrelación entre los diferentes planes ciclistas.
- Realización de encuestas sobre las políticas de movilidad en bicicleta en las ciudades españolas.
- Creación de una red interdisciplinar e interadministrativa para el impulso de políticas públicas destinadas a fomentar un mayor uso de la bicicleta.
- Impulso de un "Pacto por la bicicleta", de adhesión voluntaria por partidos políticos, Administraciones, asociaciones, empresas, etc.

Bloque 26. Sistema de gobernanza por la bicicleta

El sistema de gobernanza por la bicicleta tiene como propósito lograr una acción institucional cohesionada, integral y efectiva por parte de las Administraciones Públicas (AA. PP.) cuyas competencias sean relevantes para el impulso de la bicicleta en todos sus ámbitos.

Este sistema ofrece tanto a las AA. PP. como a otros actores públicos y privados interesados en la bicicleta, estructuras y canales de relación e interacción, de modo que cada uno pueda hacer su mejor contribución al impulso de la bicicleta, y pueda defender legítimamente sus derechos e intereses. El sistema, además, contemplará las acciones necesarias para el seguimiento, revisión y reorientación de la Estrategia Estatal por la Bicicleta.

Este bloque incluye las siguientes acciones:

- Establecimiento de una Oficina General de la Bicicleta, como punto de referencia en la Administración General del Estado para los Ministerios nacionales, las Instituciones Europeas, y para las Comunidades Autónomas (CC. AA.) y Entidades Locales (EE. LL.).
- Creación de una red de puntos de contacto para la bicicleta en todas las instituciones de la Administración General del Estado relacionadas con la bicicleta. Fomento de la figura de "responsable de la bicicleta" en CC. AA. y EE. LL.
- Apoyo técnico a las AA. PP. interesadas en mecanismos de participación y consulta, procesos de negociación, diseño de convenios de colaboración, definición y ejecución de proyectos conjuntos y, en general, en la acción conjunta para impulsar la bicicleta.

Bloque 27. Fondos para el fomento de la bicicleta

Los fondos para el fomento de la bicicleta tienen como propósito facilitar la financiación de las acciones, proyectos e iniciativas que tengan como objeto impulsar la bicicleta en todos sus ámbitos (movilidad, turístico, empresarial, social, etc.).

Mediante estas acciones se pretende facilitar y simplificar el acceso a instrumentos y programas de ayudas y préstamos, así como la identificación de las soluciones financieras más adecuadas en cada caso.

Este bloque incluye las siguientes acciones:

- Creación de un repositorio de ayudas, contrataciones públicas y otras herramientas de financiación que sirvan de ejemplo a las diferentes administraciones interesadas.
- Elaboración de guías para la concesión de ayudas y préstamos por empresas a trabajadores para la movilidad en bicicleta.
- Diseño y puesta en marcha de programas de ayudas públicas para proyectos de impulso de la bicicleta (incluyendo infraestructuras, tecnologías, promoción, ciclogística, acción social, etc.).
- Elaboración de guías para la solicitud de ayudas públicas y préstamos subvencionados para proyectos de impulso de la bicicleta.
- Elaboración de un estudio comparado de políticas fiscales europeas para el impulso de la bicicleta como modo de transporte, especialmente en la movilidad al trabajo.

Bloque 28. Conocimiento e I+D+i de la bicicleta

Las acciones comprendidas en este bloque tienen como objetivo fomentar el conocimiento y la investigación sobre la movilidad ciclista, así como impulsar la innovación en este campo. Apoyando la elaboración de estudios y la recopilación de datos será más sencillo posteriormente evaluar las políticas aplicadas sobre fomento del uso de la bicicleta y establecer las metas futuras a alcanzar.

Para lograrlo, se contemplan las siguientes acciones:

- Creación de un espacio de conocimiento compartido sobre movilidad en bicicleta para la publicación de análisis y estudios sobre datos relacionados con el uso, la accidentabilidad, el reparto modal, los riesgos laborales o los beneficios para la salud y el medio ambiente de la bicicleta.
- Apoyo técnico y asesoría a proyectos de innovación relacionados con la bicicleta en cualquiera de sus ámbitos.
- Creación de una red de agentes interesados e involucrados en la I+D+i del sector de la bicicleta.
- Impulso al establecimiento de centros y laboratorios en los que se lleven a cabo proyectos innovadores relacionados con el uso de la bicicleta, ya sea en el campo de la movilidad, el turismo, la salud, el deporte, etc.
- Elaboración de un estudio sobre la cuantificación económica de los beneficios que supondría la aplicación de las acciones contenidas en la Estrategia Estatal por la Bicicleta, partiendo de informes internacionales y extrapolando al caso de España.

4. Gobernanza, gestión y financiación de de la estrategia

4 GOBERNANZA, GESTIÓN Y FINANCIACIÓN DE LA ESTRATEGIA

4.1 GOBERNANZA DE LA ESTRATEGIA

La Estrategia Estatal por la Bicicleta (EB) involucra a gran número de actores en su ejecución, y además necesita de amplios apoyos por parte de instituciones públicas, empresas, asociaciones y de la ciudadanía en general.

La complejidad y la extensión del ámbito de la Estrategia hacen necesario contar con mecanismos de gobernanza que gestionen las relaciones entre las diferentes partes interesadas, coordinen su actuación y aseguren su alineamiento con la Estrategia.

La gestión de la EB contempla el seguimiento de sus acciones, así como la evaluación de su avance y resultados. Además, incluye los mecanismos necesarios para revisar y actualizar la Estrategia, en función de nuevas situaciones o escenarios previstos en el futuro.

4.1.1 Partes interesadas

Son partes interesadas de la EB todas aquellas organizaciones, personas o colectivos que, de manera legítima, tienen un interés en los objetivos, las acciones y los resultados de la Estrategia, bien porque pueden afectarles, bien porque pueden influir en su consecución.

Las partes interesadas se posicionan respecto a la Estrategia en cuanto al beneficio que perciben que podrían obtener de esta, y el potencial grado de cooperación en su consecución. Estas dos perspectivas guían las estrategias a perseguir en las relaciones con las partes interesadas.

En el ámbito de la Estrategia se han identificado diferentes tipos de partes interesadas:

- AA. PP. con competencias que afectan a la bicicleta.
- AA. PP. con intereses en la bicicleta como complemento a sus propias políticas e iniciativas.
- Asociaciones cuyo objeto principal es el impulso de su uso, o cuya agenda de prioridades incluye a la bicicleta.
- Profesionales con intereses en el diseño y la implantación de iniciativas relacionadas con la bicicleta.
- Empresas con intereses en el sector de la bicicleta, o en sectores beneficiados por su mayor uso.
- Colectivos que pueden verse afectados, aunque sea de manera indirecta, por las políticas sobre la bicicleta.
- Otras organizaciones cuyos intereses coinciden con el impulso de la bicicleta (medioambiente, salud, etc.).

4.1.2 Mecanismos de gobernanza

Los mecanismos de gobernanza deben contemplar los posicionamientos de las partes interesadas e identificar las mejores soluciones para que cada parte pueda hacer su mejor contribución al desarrollo de la Estrategia, o pueda defender legítimamente los intereses que puedan ser afectados por la Estrategia.

Se contemplan los mecanismos descritos a continuación.

- La Oficina General de la Bicicleta, ubicada en el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana. Esta oficina centralizará la coordinación, el seguimiento y la comunicación relacionada con la Estrategia Estatal por la Bicicleta.
- La red interministerial de responsables de asuntos relacionados con la bicicleta en los distintos ministerios y organismos de la Administración General del Estado. La Oficina General de la Bicicleta actuará como coordinadora de esta red y le prestará apoyo.
- Coordinación con gobiernos autonómicos y entidades locales. Se crearán foros o se recurrirá a los ya existentes para coordinar la acción de los distintos niveles de las AA. PP. e involucrar a todos ellos en la consecución de los objetivos establecidos en la Estrategia.
- El Comité Consultivo de la Bicicleta, compuesto por organizaciones cuya contribución es clave para el avance de la Estrategia, y que deberán estar informadas y ser consultadas sobre los avances logrados en la consecución de objetivos, así como de nuevas líneas de actuación. Formarán parte de ella las asociaciones más representativas, valorándose su implantación en todo el territorio nacional. Cabe destacar las asociaciones que más han participado en la redacción de esta Estrategia: ConBici, la Red de Ciudades por la Bicicleta y la Mesa Española de la Bicicleta, así como la Federación Española de Municipios y Provincias.
- Coordinación con las Cortes Generales para impulsar las políticas públicas de promoción del uso de la bicicleta.

Asimismo, se celebrarán reuniones específicas sobre cada eje, área estratégica o bloque de acciones que se estimen necesarias. Se considera fundamental para la consecución de los objetivos marcados que estos grupos sean lo suficientemente flexibles y dinámicos con el fin de lograr la máxima agilidad posible en la gestión y definición de objetivos. Por ello, se considera como lo más conveniente el que tanto la composición como la periodicidad de reunión de estos grupos no sea fijada de antemano.

Cabe reseñar que, en cumplimiento de la Ley Orgánica 3/2007, de 22 de marzo, para la igualdad efectiva entre hombres y mujeres, se procurará que todos los comités y grupos mencionados exista una participación equilibrada de mujeres y hombres.

4.2 GESTIÓN DE LA ESTRATEGIA

La ejecución efectiva de la EB requiere de numerosas y ambiciosas acciones por parte de un gran colectivo de actores alrededor de la bicicleta, incluyendo a todos los actores involucrados, como las AA. PP., asociaciones ciclistas o empresas, entre otros.

Se han establecido 28 bloques de acciones, cuya ejecución proporciona las respuestas necesarias a los objetivos planteados. Estos bloques tienen carácter permanente en el periodo de la Estrategia Estatal por la Bicicleta, aunque las acciones que contienen puedan variar a lo largo del tiempo de acuerdo a la disponibilidad de recursos, la aparición de nuevos escenarios o la aparición de nuevas prioridades.

Por ello, es de prever que, a lo largo del periodo de vigencia de la EB, el alcance de bloques de acciones pueda cambiar y ajustarse a la situación de cada momento.

4.2.1 Ejecución de bloques de acciones

El MITMA, a través de la Oficina General de la Bicicleta, impulsará la ejecución de cada bloque de acciones en función del ámbito competencial de cada departamento ministerial y cada nivel de la administración. Asimismo, determinadas acciones podrán ser ejecutadas por asociaciones de usuarios, de entidades locales o del sector empresarial y profesional de la bicicleta. Algunas de las acciones comprendidas en la Estrategia, dada su especificidad, corresponderán de manera clara a una determinada organización, mientras que otras requerirán la colaboración y coordinación de varios departamentos o niveles administrativos. Asimismo, la administración se podrá apoyar en las distintas asociaciones o federaciones, pudiendo encargarles la ejecución de acciones concretas, de manera única o conjunta.

4.2.2 Seguimiento y evaluación de la Estrategia

La Estrategia tendrá éxito si se cumplen sus objetivos por medio de la ejecución de las acciones planteadas, y a su vez es capaz de adaptarse a las futuras nuevas necesidades de la sociedad.

Para ello, será necesario un adecuado seguimiento de la ejecución de las acciones propuestas en los diferentes instrumentos. La Oficina General de la Bicicleta articulará el seguimiento de las acciones mediante la redacción de informes u otras herramientas.

Por otro lado, se realizará un seguimiento sobre la implementación de la Estrategia y, en su caso, el éxito de sus medidas a través de la mejora de determinados indicadores. Para ello, dentro de las acciones previstas en el bloque 28, se diseñarán, medirán y publicarán resultados y análisis sobre estos indicadores, proveyendo a la Oficina General de la Bicicleta de un punto de vista independiente respecto a los resultados de la Estrategia. Además, proporcionará prospectiva en cuanto a escenarios futuros que deben ser considerados para la viabilidad y la relevancia de la Estrategia.

En función del grado de avance, de los resultados obtenidos y de los escenarios futuros, la EB puede necesitar de revisiones, ajustes o cambios de mayor o menor magnitud. La Oficina de la Bicicleta propondrá, en caso de estimarse necesario, cambios en la EB en cuanto a sus ámbitos de actuación, sus objetivos o sus acciones.

4.2.3 Comunicación

El desarrollo de la Estrategia Estatal por la Bicicleta necesita ir acompañado de un esfuerzo en comunicación que permita informar a los distintos grupos interesados en la Estrategia. A la hora de determinar cuáles son estos grupos, se han evaluado las distintas necesidades de comunicación, en función de la fase de desarrollo de la Estrategia en la que intervienen y su grado de implicación.

Siguiendo este criterio, se ha llegado a la conclusión de que la comunicación externa se debe realizar con el objetivo de informar a tres públicos diferenciados: los colaboradores en la ejecución de la Estrategia, los interesados en la elaboración de la Estrategia y el resto de la sociedad, pues, de un modo u otro, la Estrategia afecta al conjunto de la sociedad.

El primer público objetivo son los colaboradores en la ejecución: organizaciones y personas con una implicación directa con la ejecución de la Estrategia, incluyendo AA. PP., empresas y asociaciones del sector.

Los interesados en la elaboración de la Estrategia forman el segundo público objetivo. Son aquellas organizaciones y personas que han realizado aportaciones al contenido de la Estrategia. En este público se incluye a todos los que han participado en los talleres o subgrupos de trabajo, los responsables públicos y el personal técnico de referencia que han ido orientando los enfoques de cada subgrupo de trabajo, así como todas las personas involucradas que han ido dando su visión particular sobre los aspectos planteados.

Por último, es importante trasladar al conjunto de la sociedad los logros de la Estrategia, dada la transversalidad y amplio ámbito de las acciones contempladas.



4.3 FINANCIACIÓN

4.3.1 Financiación y dotación de recursos

Los recursos económicos necesarios para la ejecución y puesta en práctica de las acciones previstas en la Estrategia pueden proceder de diversas fuentes. En primer lugar, estos pueden proceder de las partidas presupuestarias de los diferentes ministerios, gobiernos autonómicos o administraciones locales implicadas, incluyendo la posibilidad de destinar fondos del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia. Otra posible fuente de recursos la conforman los fondos de préstamos y ayudas, nacionales y europeas, disponibles para proyectos y actuaciones relacionadas, de manera directa o indirecta, con la bicicleta. Asimismo, podrán generarse recursos a través de la provisión de servicios (mediante tasas o precios), de la recaudación de aportaciones (como cuotas de socios de clubes de marca o productos) o de patrocinios y colaboraciones externas (donaciones privadas o de promotores).

Es importante destacar que los recursos para la ejecución de la Estrategia Estatal por la Bicicleta no serán exclusivamente de origen público, sino que se espera que las empresas y asociaciones que se beneficien de sus resultados aporten recursos a las acciones en las que colaboren.

Adicionalmente, las acciones podrán disponer de una dotación complementaria asociada a la Estrategia Estatal por la Bicicleta, de modo que se movilicen recursos procedentes de las fuentes citadas en los párrafos anteriores.

El éxito en la ejecución de estos instrumentos dependerá en gran medida de la disponibilidad mantenida en el tiempo de recursos, la capacidad y el compromiso sostenido de sus coordinadores y colaboradores frente a otras prioridades, así como de la pertinencia de las acciones que se plantean frente a las necesidades reales, en ámbitos tan cambiantes como la movilidad, el urbanismo y diseño de los pueblos y ciudades, el turismo o la iniciativa empresarial.

Como ejemplos de instrumentos concretos para la financiación de actuaciones que fomentan la movilidad ciclista, pueden citarse los siguientes:

- **DUS (Desarrollo Urbano Sostenible):** programa dirigido a entidades locales con una dotación para actuaciones de movilidad sostenible de más de **120 millones de euros**. Estas medidas incluyen actuaciones de impulso de la bicicleta (carriles bici, limitación de la velocidad del tráfico motorizado, red de aparcamientos seguros para la bici, adecuación de ordenanzas municipales para la promoción de la bicicleta...). El programa ha estado abierto hasta el 31/12/2020 y actualmente en fase de resolución de los proyectos presentados por las entidades locales.
- **Plan MOVES II:** Dos de sus cuatro líneas de actuación están relacionadas con el impulso de la bicicleta, con un presupuesto estimado del orden de 10 millones de euros:
 - **Actuación 3:** Ayudas para sistemas de préstamo de bicicletas eléctricas
 - **Actuación 4:** Implantación de medidas de movilidad sostenible al trabajo, que incluyen actuaciones que faciliten el acceso al centro de trabajo a pie o en bicicleta (inversión en aparcamiento de bicicletas, dotación de vestuarios, etc.), así como



medidas implantadas por entidades locales de fomento de desplazamientos individuales a pie, en bicicleta, en moto o en otros medios de desplazamiento unipersonal, entre otros, a través de la implantación de sistemas de préstamos o la implantación o adaptación de carriles para estos usos, calmado de tráfico, establecimiento de espacios compartidos o ampliación de aceras y espacios públicos.

Esta línea de ayuda sigue abierta en las Comunidades Autónomas. La información está disponible en <https://www.idae.es/en/node/12871>

Asimismo, dentro de las 30 componentes que conforman el Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia existen varias en las que existe un perfecto encaje de proyectos asociados a la bicicleta desde un enfoque transversal.

4.3.2 Oportunidades para la financiación privada

Se entiende la Responsabilidad Social Corporativa (RSC) como una forma de dirigir las empresas basada en la gestión de los impactos que su actividad genera sobre sus clientes, empleados, accionistas, comunidades locales, el medioambiente y sobre la sociedad en general. Si algo caracteriza a la RSC es su carácter pluridimensional que afecta a distintos ámbitos de la gestión de la empresa, entre los que se incluirían: derechos humanos, salud en el trabajo, protección en el medio ambiente o lucha contra el fraude.

Las acciones previstas por la Estrategia son compatibles con varios ámbitos de la RSC, por lo que dichas acciones son susceptibles de ser realizadas por empresas privadas. Cabe recordar que el desarrollo de acciones de RSC mejora en el largo plazo la imagen e incluso el valor de la empresa, pues una empresa reconocida por sus acciones de RSC puede atraer inversores y talento humano, fomentar la innovación y la productividad o mejorar la eficiencia energética.

De esta forma, las actividades de RSC por parte de las empresas privadas podrían financiar acciones de áreas estratégicas de la Estrategia como el cambio modal, la oferta de movilidad ciclista, el turismo, el ocio o el deporte, entre otros.



es.movilidad