

Estrategia Estatal por la Bicicleta

Documento ejecutivo

Octubre 2019



Un documento elaborado por:



Con el apoyo de:



Índice

Introducción.....	1
Justificación y desarrollo de la Estrategia	2
Prioridad 1. Conseguir un cambio modal a la bicicleta	2
Prioridad 2. Promover la vida saludable de las personas	2
Prioridad 3. Fomentar y proteger el ocio y el deporte en bicicleta.....	2
Prioridad 4. Aprovechar el potencial del turismo en bicicleta.....	2
Prioridad 5. Coordinar la acción del Estado	2
Beneficios de la bicicleta para la sociedad	3
La perspectiva de género en el uso de la bicicleta	4
El proceso de elaboración de la Estrategia	5
Eje 1. Promoción y fomento de la bicicleta.....	8
Área estratégica 1. Cambio modal a la bicicleta.....	8
Área estratégica 2. Cambio cultural y comunicación.....	8
Área estratégica 4. Ocio y deporte en bicicleta	9
Instrumentos para la promoción y el fomento de la bicicleta	10
Eje 2. Seguridad y regulación de la bicicleta.....	12
Área estratégica 5. Convivencia de bicicletas con peatones y con otros vehículos.....	12
Área estratégica 6. Circulación ciclista segura.....	12
Área estratégica 7. Regulación y aspectos administrativos	13
Instrumentos para la seguridad y regulación de la bicicleta.....	13
Eje 3. Impulso de la movilidad en bicicleta.....	14
Área estratégica 8. Redes ciclistas urbanas, periurbanas e interurbanas	14
Área estratégica 9. Oferta de movilidad en bicicleta	15
Instrumentos para el impulso de la movilidad en bicicleta.....	16
Eje 4. Desarrollo del turismo en bicicleta	17
Área estratégica 10. Rutas ciclables.....	17
Área estratégica 11. Oferta de turismo y ocio en bicicleta.....	17
Instrumentos para el desarrollo del turismo en bicicleta	18
Eje 5. Iniciativa empresarial sobre la bicicleta.....	19
Área estratégica 12. Visión empresarial de la bicicleta	19
Eje 6. Acción institucional por la bicicleta.....	20
Área estratégica 13. Acción y coordinación institucional.....	20
Instrumentos para la acción institucional por la bicicleta.....	21
Gobernanza y gestión de la Estrategia.....	22
Conclusiones.....	23

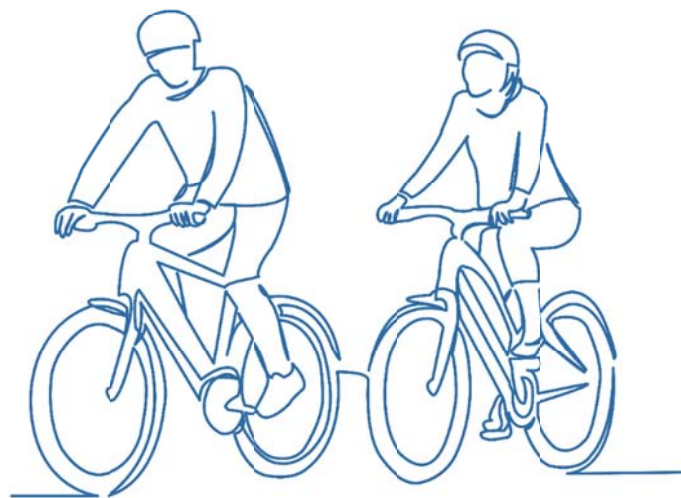
Introducción

Este documento resume los contenidos de la Estrategia Estatal por la Bicicleta para el periodo 2020-2025. Una Estrategia que tiene como propósito impulsar la bicicleta en todos sus ámbitos, y que involucra, tanto en su definición como en su ejecución, a un gran número de actores, tanto de las Administraciones Públicas como del sector empresarial y la sociedad civil.

Esta Estrategia 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), diferentes Ministerios de la Administración General del Estado, y representantes de Entidades Locales y Comunidades Autónomas impulsoras de la bicicleta, así como un amplio conjunto de organizaciones, del sector privado y asociativo, relacionadas con la bicicleta.

A pesar de no ser un Plan de Seguridad Vial, la Dirección General de Tráfico, designada como responsable de la elaboración de esta Estrategia, aspira a que ésta constituya un punto de inflexión en el esfuerzo general por impulsar la bicicleta en España. Así, a partir de su aprobación, la comunidad de interesados en la bicicleta puede encontrar en esta Estrategia un espacio común de trabajo colaborativo hacia un fin común: aportar a la sociedad todo el valor público que la bicicleta puede ofrecer.

Con la presente Estrategia España se suma a la mayoría de los países de nuestro entorno, que ya disponen, desde hace tiempo, de instrumentos para el impulso y normalización de la bicicleta, algunos muy consolidados.



Justificación y desarrollo de la Estrategia

Cada vez es más urgente la necesidad, especialmente en las grandes áreas urbanas, aunque también en otros entornos, de avanzar hacia nuevos paradigmas de movilidad. Los altos niveles de congestión y de contaminación, como aspectos más tangibles de nuestros desplazamientos diarios, están llevando a muchas ciudades a tomar medidas concretas que nos encaminan a modos de transportes diferentes, más sostenibles.

En este contexto, la bicicleta aporta valor para la sociedad en muchos ámbitos, como por ejemplo la movilidad, la salud, el medio ambiente, la economía o el turismo. Además, produce beneficios, no solo para los propios ciclistas sino también para el resto de los ciudadanos que no utilizan la bici, ya que libera espacio y reduce la contaminación y el nivel de ruido.

El uso generalizado de este modo de transporte es un instrumento muy útil para desarrollar políticas públicas de gran interés, como aquellas de movilidad urbana, calidad del aire, igualdad, o todas las relacionadas con el desarrollo sostenible. Esta situación fundamenta que la Estrategia Estatal por la Bicicleta se ocupe de **cinco prioridades**:

Prioridad 1. Conseguir un cambio modal a la bicicleta

Es urgente reducir el uso generalizado del vehículo de motor privado, especialmente en ámbitos urbanos, y alcanzar una mayor cuota de la bicicleta en los desplazamientos diarios, sin por ello renunciar a un alto grado de utilización del transporte público y de los desplazamientos a pie. Con estos elementos en marcha, la seguridad vial se verá beneficiada de un modo directo.

Prioridad 2. Promover la vida saludable de las personas

Está ampliamente demostrado que el uso de la bicicleta es beneficioso para la salud. Los desplazamientos que se realizan utilizando este medio de transporte frente a aquellos llevados a cabo en vehículos de motor disminuyen el estrés e incrementan la sociabilidad y la productividad; por lo tanto, logran ciudadanos más felices, lo que estimula una reacción en cadena que deriva en una disminución del sedentarismo y una mejora en la salud de las personas.

Prioridad 3. Fomentar y proteger el ocio y el deporte en bicicleta

El ocio y el deporte en bicicleta son una importante fuente de salud para muchas personas que practican el ciclismo en carretera, la bicicleta de montaña, el triatlón, el ciclismo BMX, las rutas de turismo en bicicleta, o simplemente salen a pasear en bicicleta por caminos, parques o espacios naturales. Estas personas disfrutan de una mejor calidad de vida, no sólo más saludable, sino también más sociable, más cívica, y con menos estrés.

Prioridad 4. Aprovechar el potencial del turismo en bicicleta

La bicicleta es una gran oportunidad para consolidar e impulsar una oferta nacional de turismo, que promueva 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, a lo largo de todo el año.

Prioridad 5. Coordinar la acción del Estado

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

Beneficios de la bicicleta para la sociedad

El valor público de la bicicleta

En los últimos años se ha producido un aumento significativo en el uso de la bicicleta. Según el Barómetro de la Bicicleta en España, publicado en junio de 2017 por la Red de Ciudades por la Bicicleta (RCxB), casi la mitad de los españoles entre 12 y 79 años, más de 18 millones, utilizan la bicicleta con alguna frecuencia y casi una cuarta parte la utiliza semanalmente, siendo casi 3,5 millones más que en el año 2009.

Al mismo tiempo, el informe El Sector de la Bicicleta en Cifras en 2017, publicado por la Asociación de Marcas y Bicicletas de España, estima en casi 2,5 millones el número de bicicletas que se vendieron en España entre los años 2016 y 2017, período en el que se generaron unas ventas en el sector del ciclismo por un importe superior a 3 millones de euros.

La bicicleta no es únicamente un modo de movilidad más. 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. Beneficios relacionados con la salud (mejora de la salud física y mental, incrementa la esperanza de vida, reduce del sedentarismo, etc.); la movilidad (reduce la congestión y el estrés del tráfico, mejora la seguridad vial en su conjunto, minimiza la presión sobre el transporte público, etc.); la economía (genera empleo e inversiones, favorece la economía local y rural, crea tejido tecnológico e industrial, contribuye a la reducción del gasto sanitario, etc.); o la sostenibilidad (no produce ruidos, no genera emisiones de gases o partículas, contribuye al ahorro energético, etc.).

La Estrategia Estatal por la Bicicleta pretende poner en valor la bicicleta como un instrumento para la movilidad urbana, periurbana y rural, para la mejora de la salud de las personas, para las actividades de ocio, y para el deporte y el turismo. Un instrumento que, además, contribuye positivamente a las políticas públicas de movilidad urbana, de calidad del aire, de igualdad, y en general de apoyo al desarrollo sostenible.

La bicicleta y su contribución al desarrollo sostenible

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 evolucionado hasta integrarse en la Estrategia Europea 2020 y alinearse con la Agenda 2030 de Naciones Unidas. La bicicleta es un potente instrumento de cambio, que contribuye positivamente a la consecución de 11 de los 17 Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS):



Cuantificación de los beneficios de la bicicleta

El impulso a la bicicleta produce valor público a la sociedad española en su conjunto, gracias al progreso en la movilidad urbana, la mejora en la salud de las personas, el desarrollo de actividades de ocio y turismo, el incremento de ventas en el sector del ciclismo, la recuperación de espacios públicos, o el desarrollo regional sostenible, entre otros.

En términos cuantitativos, se estiman grandes oportunidades para la economía española relacionadas con la bicicleta, de hasta 35.900 millones de €, equivalente al 2,74% del PIB español (datos de 2017).



La perspectiva de género en el uso de la bicicleta

En términos generales, se reconoce el género como un diferenciador importante en la movilidad. Está demostrado, por ejemplo, que las mujeres presentan patrones de movilidad más complejos, derivados de las diferencias sociales que aún persisten y los roles y las responsabilidades en el hogar, que a menudo implican que las mujeres asuman más actividades de cuidados.

Una acción fundamental para incrementar el uso de la bicicleta por parte de las mujeres es actuar sobre las barreras habituales para alcanzar un cambio modal hacia el uso de la bicicleta, como la percepción de inseguridad en las vías o la agresividad del tráfico motorizado. Más si cabe, se requiere actuar sobre otras que son específicas, como las derivadas de la movilidad del cuidado o la cuestión estética relacionada con los mandatos de género.

Por todo ello, la Estrategia pretende incrementar el porcentaje de mujeres beneficiadas por el uso de la bicicleta mediante:

- La consideración de la cadena de viajes de cuidados en la actividad de planificación de infraestructura ciclista, y de oferta de movilidad ciclista.
- El fomento del uso de la bicicleta en la población femenina a partir de los 10 años, con una formación específica.
- La concienciación de la mejora de la salud de la mujer gracias a la movilidad en bicicleta.
- La seguridad de las mujeres con respecto al tráfico en la calle.
- La facilitación de la participación femenina en los empleos relacionados con habilidades ciclistas.



El proceso de elaboración de la Estrategia

A principios del año 2014 la Mesa Española de la Bicicleta, entidad que reúne a asociaciones y federaciones ciclistas de ámbito estatal, se propuso redactar una serie de directrices para un Plan Nacional de la Bicicleta que aportaran el contenido y las pautas que debería incluir. En febrero de 2015 se creó el “Grupo Interparlamentario de la Bicicleta”, que reunía a diputados de todos los partidos políticos del Congreso interesados en promover y fomentar el uso de la bicicleta.

En septiembre de 2015 la DGT aceptó informalmente el encargo del GT-44 (ciclistas y bicicletas) del Consejo Superior de Tráfico, Seguridad Vial y Movilidad Sostenible, de coordinar e impulsar la elaboración de esta Estrategia Estatal por la Bicicleta. La primera medida que adoptó fue crear un “Comité Técnico”, de carácter informal, formado por Administraciones Públicas, sector privado y representantes de la sociedad civil. El objeto principal de este Comité ha sido dotar de cohesión y transversalidad al desarrollo de la Estrategia, y también favorecer la participación de los distintos grupos de expertos.

La situación de Gobierno en funciones vivida a finales de 2015, y durante el año 2016, hizo que el desarrollo de esta Estrategia sufriera retrasos. Una vez formado Gobierno, el Ministro del Interior anunció el comienzo formal de los trabajos el 11 de mayo de 2017, durante el Pleno del Consejo Superior de Tráfico, Seguridad Vial y Movilidad Sostenible.

Los trabajos comenzaron a finales de 2017 y, en el mes de enero de 2018, la DGT creó una oficina técnica a la que encargó la planificación y el desarrollo de los trabajos relativos a la Estrategia Estatal por la Bicicleta. Esta Oficina desarrolló una dinámica de colaboración diseñada en base a subgrupos de trabajo y talleres con expertos. En total, se celebraron 23 sesiones de trabajo, a los que se convocaron más de 400 representantes de 110 entidades colaboradoras. En estos talleres participó una muestra representativa de las Administraciones implicadas, además de otros actores relacionados con la bicicleta como asociaciones ciudadanas, colectivos sociales, empresas, etc.

Los trabajos que se han llevado a cabo desde entonces, liderados por DGT, han dado como resultado la Estrategia Estatal por la Bicicleta que se presenta en este documento.

Comité Técnico

Ministerio del Interior

- Dirección General de Tráfico

Ministerio de Fomento

- Subdirección General de Carreteras

Ministerio para la Transición Ecológica

- Subdirección General de Calidad del Aire y Medio Ambiente Industrial
- Instituto para la Diversificación y Ahorro de la Energía (IDAE)

Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación

- Subdirección General de Regadíos e Infraestructuras Rurales.

Ministerio de Sanidad, Consumo y Bienestar Social

- Subdirección General de Promoción de la salud

Federación Española de Municipios y Provincias (FEMP)

Mesa Española de la Bicicleta

Red de Ciudades por la Bicicleta

ConBici. Coordinadora en Defensa de la Bici

Alcance y estructura de la Estrategia

La elaboración de esta Estrategia se ha desarrollado en respuesta a varias prioridades: la contribución de la bicicleta a la movilidad sostenible y segura, la promoción de una vida saludable para las personas, el fomento del ocio y deporte en bicicleta, el aprovechamiento del potencial del turismo en bicicleta, y la necesidad de coordinar la acción de todas las AA.PP. competentes en el impulso a la bicicleta.

En torno a estas prioridades, se han analizado las aportaciones que la bicicleta puede ofrecer, y se han redactado propuestas concretas de mejora que se pueden poner en marcha a corto y medio plazo, en todos los campos que abarca la acción por la bicicleta. Todos estos campos de acción se han estructurado en 6 ejes de actuación y 13 áreas estratégicas, de las que se derivan los objetivos estratégicos establecidos.

La ejecución efectiva de la Estrategia Estatal por la Bicicleta requiere de numerosas y ambiciosas acciones por parte de un gran colectivo de actores alrededor de la bicicleta, incluyendo Administraciones Públicas (AA.PP.), asociaciones ciclistas, empresas, etc. Con el objetivo de impulsar y gestionar adecuadamente estas acciones, la Estrategia Estatal por la Bicicleta establece una estructura de 30 instrumentos, como agrupaciones de acciones que, por economías de escala o de conocimiento, conviene que sean ejecutadas con un alto grado de coordinación a través de un líder de su coordinación. Estos instrumentos tienen carácter permanente en el periodo de la Estrategia, 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 emergencia de nuevas prioridades.

El liderazgo sobre cada uno de estos instrumentos se asigna a una institución participante en el desarrollo de la Estrategia Estatal por la Bicicleta, lo que refuerza su compromiso y alineamiento con los objetivos planteados. Las instituciones coordinadoras se han escogido de modo que su ámbito competencial o de conocimiento abarque el máximo de acciones; sin embargo, hay acciones para cuya ejecución los líderes de los instrumentos deberán contar con colaboradores que estén mejor posicionados para su ejecución desde el punto de vista competencial o de conocimiento.

Los instrumentos se dotarán de recursos para la ejecución de sus acciones, procedentes de cuatro orígenes: utilización de recursos propios de las instituciones líderes, coordinadoras y colaboradoras; obtención de préstamos y ayudas regionales, nacionales y europeos, generación de ingresos comerciales, tasas o cuotas; y finalmente de dotaciones complementarias asociadas a la Estrategia Estatal por la Bicicleta, que permitan gestionar adecuadamente los instrumentos, realizar acciones críticas que no dispongan de otra financiación, y, sobre todo, movilizar recursos provenientes de los otros tres orígenes, que de otro modo no se emplearían en la Estrategia Estatal por la Bicicleta.

La Estrategia Estatal por la Bicicleta presenta una síntesis de instrumentos financieros y programas de ayudas, con el propósito de identificar qué posibles fuentes de financiación pueden ser empleadas para el despliegue de cada uno de los 30 instrumentos de la Estrategia. Estas fuentes incluyen instrumentos financieros de entidades dedicadas de forma explícita a la financiación de diferentes tipos de actuaciones, como el Banco Europeo de Inversiones (BEI), el Fondo Europeo de Inversión (FEI), el Instituto de Crédito Oficial (ICO) o las agencias de desarrollo regional (ADR); además, incluye programas de ayudas de organismos europeos y nacionales de carácter más general como la Comisión Europea, el Ministerio de Ciencia, Innovación y Universidades, o el Ministerio de Hacienda.

A continuación, se presenta la estructura de ejes, áreas e instrumentos sobre los que se ha articulado la Estrategia Estatal de la Bicicleta.



Instrumentos

Eje de actuación 1
Promoción y fomento de la bicicleta

1. Centro de promoción de la bicicleta
2. Programa de formación en movilidad ciclista
3. Programa "En Bici al Trabajo"
4. Programa de fomento de una vida saludable en bicicleta
5. Programa de soporte a la innovación social en movilidad ciclista
6. Programa de fomento del deporte en bicicleta
7. Programa de integración de la bicicleta en espacios naturales

Eje de actuación 2
Seguridad y regulación de la bicicleta

8. Programa de refuerzo de la seguridad vial ciclista
9. Programa de actualización normativa sobre la bicicleta
10. Registro general de bicicletas
11. Programa para la protección jurídica del ciclista

Eje de actuación 3:
Impulso de la movilidad en bicicleta

12. Programa de desarrollo de infraestructura ciclistas
13. Centro de diseño de infraestructuras ciclistas
14. Programa de espacios amigables con el ciclista
15. Programa de desarrollo de sistemas de bicicletas compartidas
16. Programa sobre la bicicleta como retribución en especie
17. Programa de intermodalidad bicicleta-transporte público
18. Red profesional de especialistas en urbanismo y movilidad ciclistas

Eje de actuación 4
Desarrollo del turismo en bicicleta

19. Red de rutas y destinos ciclables
20. Club de producto de turismo sostenible en bicicleta
21. Red de especialistas en turismo en bicicleta

Eje de actuación 5
Iniciativa empresarial sobre la bicicleta

22. Clúster de innovación y desarrollo empresarial
23. Club de marca de comercios especializados en la bicicleta
24. Programa de desarrollo de la ciclogística

Eje de actuación 6
Acción institucional por la bicicleta

25. Marco general de políticas y estrategias por la bicicleta
26. Sistema de gobernanza por la bicicleta
27. Sistema de fondos para el fomento de la bicicleta
28. Centro de conocimiento de la bicicleta
29. Programa de I+D+i por la bicicleta
30. Laboratorio de innovación por la bicicleta

Eje 1. Promoción y fomento de la bicicleta

El impulso del cambio cultural hacia un mayor uso de la bicicleta requiere una importante labor de comunicación hacia los usuarios actuales y potenciales. Puesto que las ventajas que se derivan de este cambio son claramente interdisciplinarias, se considera conveniente que su comunicación se realice de forma intersectorial.

Desde la gestión de la movilidad, habría que incidir en la bicicleta como medio de transporte práctico y seguro para los desplazamientos urbanos cotidianos. Desde el sector del transporte, habría que tenerla en cuenta como motor de desarrollo de nuevas oportunidades empresariales y de redes de distribución urbanas más eficientes. Desde los sectores del turismo, y del ocio y el deporte, se debería mostrar la bicicleta como medio para promocionar nuevos destinos y realizar nuevas actividades.

Área estratégica 1. Cambio modal a la bicicleta

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.

Las empresas son agentes de cambio que pueden considerar ofrecer alternativas de movilidad a sus empleados, mediante el establecimiento de horarios de trabajo conciliadores, la habilitación de espacios donde estacionar y mantener las bicicletas, e incluso ofrecer algún tipo de incentivo económico a aquellos empleados que decidan optar por esta opción de transporte. En los colegios se puede incidir sobre la educación de los ciudadanos más jóvenes a través de la inclusión de la bicicleta en el currículum escolar. Gracias a ello, se conseguirá que los más jóvenes tengan nociones de movilidad ciclista desde la infancia y mejore su percepción sobre la importancia de seguir patrones de transporte sostenibles y saludables.

En España, las mujeres usan la bicicleta mucho menos de los hombres. Según el Barómetro de la Bicicleta de 2017, mientras el 31% de los hombres usan la bicicleta por lo menos una vez a la semana, el porcentaje de las mujeres es del 13%, es decir 2,28 veces más bajo. Además, mientras la tasa de no saber montar en bicicleta es del 4% entre los hombres, ésta asciende al 18% para las mujeres y constituye una importante barrera para su uso.

Por tanto, 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 de capacidades. Y todo lo que se consiga en este sentido desde la infancia contribuirá a disminuir las desigualdades desde la adolescencia, especialmente las referentes a género.

Área estratégica 2. Cambio cultural y comunicación

Actualmente, en nuestras ciudades y en las actividades de turismo, ocio y deporte, se va normalizando cada vez más el uso de la bicicleta. 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, es imprescindible una intensa labor de difusión.

Las campañas de comunicación que se planteen con este fin deberían centrarse en las ventajas derivadas de un mayor uso de la bicicleta frente a otros medios de transporte, especialmente el vehículo de motor, y en contrarrestar las “excusas” que aún se exponen con frecuencia para no utilizar la bicicleta (clima, orografía, etc.). Además, la labor de difusión y comunicación debe realizarse adaptando el mensaje al contexto, como por ejemplo en el medio rural, y los distintos públicos objetivo, haciendo especial hincapié en las cuestiones sobre igualdad de género y la movilidad de la población infantil.

Puesto que las ventajas que se desean destacar referentes al uso de la bicicleta son claramente interdisciplinarias, sería conveniente que las campañas de comunicación también lo fueran, implicando a las diversas Administraciones Públicas (AA.PP.) competentes en los distintos campos: movilidad, sanidad, educación y turismo. Por esta razón, resultaría muy útil 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.

Área estratégica 3. Salud, bienestar y dimensión social de la bicicleta

En la dimensión física de la salud, se han demostrado ampliamente los notables beneficios que tiene el uso de la bicicleta en la movilidad personal. Gracias, principalmente, a los efectos de la actividad física que se realiza en la movilidad ciclista (que forma parte de la “movilidad activa”, junto con el caminar) se reducen los riesgos, entre un 20% y un 30 %, de enfermedades tan extendidas como la obesidad, las enfermedades cardiovasculares, diabetes y algunos tipos de cáncer. En la dimensión mental de la salud, también existen estudios que muestran una disminución del riesgo de depresión gracias al uso frecuente de la bicicleta.

La Comisión Europea está luchando contra los incumplimientos sistemáticos en los que sus Estados Miembro están incurriendo sobre los compromisos de calidad del aire. Las sanciones europeas sobre este asunto son una amenaza para nuestro país, de modo que es recomendable tomar medidas que la mitiguen. Uno de los instrumentos que se pueden utilizar es la promoción de la bicicleta, puesto que ayuda a contener los niveles de CO₂, NO_x y partículas en suspensión, especialmente en grandes ciudades como Madrid y Barcelona.

La equidad se da cuando todos los grupos sociales disponen de las condiciones de acceso al recurso de la movilidad ciclista. De este modo, se asegura 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 niños, niñas y personas mayores), nivel de ingresos, nivel de educación, grupo étnico, status migratorio o cualquier otra característica por la que se puedan ver discriminadas.

Área estratégica 4. Ocio y deporte en bicicleta

Según el Barómetro de la Bicicleta en España publicado en 2017, 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 entre los ciudadanos.

Entre la población más joven, la bicicleta comienza a utilizarse como una actividad a desarrollar durante su tiempo de ocio. Las instituciones educativas y las escuelas deportivas pueden realizar una labor de concienciación para conseguir incluir el ciclismo como algo más que una actividad destinada al tiempo de ocio, y de este modo incrementar los desplazamientos habituales 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 papel de las AA.PP. es esencial para facilitar el uso responsable de la bicicleta en 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.

Instrumentos para el eje promoción y el fomento de la bicicleta

La Estrategia Estatal por la Bicicleta plantea los siguientes instrumentos, dirigidos a la promoción y el fomento de la bicicleta:

- **El centro de promoción de la bicicleta**, como entidad referente para las instituciones y asociaciones que lleven a cabo campañas de promoción y realicen acciones de comunicación en torno a la bicicleta. Además, el centro lanzará campañas en aspectos transversales, y de especial interés para públicos con baja cuota de movilidad ciclista. El centro podrá actuar como asesor técnico en la construcción de mensajes, la utilización de recursos gráficos y los canales de comunicación.
- **El programa de formación en movilidad ciclista**, que ofrece a los formadores en el uso de la bicicleta estándares para la formación de ciclistas, elabora contenidos para su utilización en cursos, y lleva a cabo acciones específicas para públicos prioritarios, como mujeres, niños y adolescentes, o personas mayores.
- **El programa “En Bici al Trabajo”**, que tiene por objetivo potenciar la bicicleta como medio de transporte habitual para acudir al puesto de trabajo. Este programa propone dar información acerca de cómo realizar el trayecto en bicicleta de forma segura, que las personas puedan realizar el trayecto inicialmente acompañadas, o establecer las instalaciones que deben tener los centros de trabajo para que los trabajadores puedan acudir a él en bicicleta.
- **El programa de fomento de una vida saludable en bicicleta**, que ofrece, a las instituciones y asociaciones de promoción de la salud, recursos en torno a la bicicleta que les permiten maximizar su efectividad, y aproximarse de modo coordinado a la bicicleta como parte de un modo de vida saludable.
- **El programa de soporte a la innovación social en movilidad ciclista**, que tiene como objetivo acompañar y catalizar los procesos sociales relacionados con la movilidad ciclista. Los valores en los que se enmarcarían estos procesos estarían relacionados con: la inclusividad, la igualdad, el bien común, el intercambio de conocimiento, el decrecimiento, la co-responsabilidad, la autogestión y la solidaridad.
- **El programa de fomento del deporte en bicicleta**, que ofrece facilidades a los organizadores de actividades deportivas, como el ciclismo en carretera, el triatlón, la bicicleta de montaña, y muchas otras modalidades, para la celebración de eventos, y aporta ayudas para el fomento del deporte entre públicos con un bajo uso de la bicicleta, como mujeres, niños y niñas, y personas con discapacidad.
- **El programa de integración de la bicicleta en espacios naturales**, que ofrece, a las AA.PP. con capacidad decisoria en materia de normativa sobre los espacios naturales, criterios objetivos para la regulación de los usos y tránsitos, mecanismos para promover el turismo en bicicleta como motor económico de las zonas rurales deprimidas, y herramientas para fomentar la convivencia y las conductas respetuosas con el entorno natural.



Eje 2. Seguridad y regulación de la bicicleta

El fomento del uso de la bicicleta puede contribuir muy positivamente al objetivo de 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, con especial atención a los más vulnerables.

Para lograrlo, es necesario incidir en dos aspectos. Por una parte, conseguir una mayor estandarización de la normativa, tanto de diseño de infraestructuras como de circulación ciclista. 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.

Área estratégica 5. Convivencia de bicicletas con peatones y con otros vehículos

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.

Las medidas más eficaces para el fomento de la circulación segura en 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. Además, hay que tener en cuenta que la reducción de la velocidad a 30 km/h no sólo beneficia a los ciclistas sino a todos los usuarios vulnerables: personas mayores, niños y niñas, y personas con movilidad reducida.

Sería deseable, además, disponer de estándares mínimos para 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 necesaria la estandarización es en 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, contar con el mobiliario urbano adecuado, que no sólo no interfiera, sino que, en la medida de lo posible, favorezca esta integración, tanto de la bicicleta como del peatón.

Área estratégica 6. Circulación ciclista segura

Las Administraciones Públicas (AA.PP.) tienen como objetivo promover las condiciones necesarias para que los usuarios de las vías puedan circular de manera segura. Los ciclistas también participan en este objetivo de garantía de la seguridad, por lo que deben ser conscientes de su vulnerabilidad frente a los vehículos de motor, y del riesgo que ellos mismos representan para otros usuarios aún más vulnerables.

La formación de los ciclistas en circulación segura, habilidades sobre bicicleta, mecánica básica y primeros auxilios, así como el uso correcto de dispositivos de seguridad activa y protecciones, contribuyen a la mejora de la seguridad vial. Además, y no menos importante, es que conductores y motoristas conozcan cómo se circula en bicicleta y se formen en buenos hábitos de conducción de cara a los ciclistas.

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, deporte, etc. La bicicleta elegida, además, tiene que contar con los dispositivos de seguridad necesarios para su uso: luces, timbre, etc. 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.

Área estratégica 7. Regulación y aspectos administrativos

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

El aumento del uso de la bicicleta también tiene consecuencias negativas que hay que combatir, como el incremento de actos delictivos relacionados con la bicicleta. En particular, se ha detectado un crecimiento en el número de robos, que ha generado un mercado negro de bicicletas. En este sentido, 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. Además, y ante otros posibles riesgos de la circulación en bicicleta, sería necesario fomentar una cultura de protección jurídica frente a responsabilidad civil y robo, que en la actualidad es muy escasa entre los ciclistas.

Instrumentos para el eje seguridad y regulación de la bicicleta

La Estrategia Estatal por la Bicicleta plantea los siguientes instrumentos, dirigidos a la seguridad y regulación de la bicicleta:

- **El programa de refuerzo de la seguridad vial ciclista**, que ofrece a los responsables de la seguridad directrices para la seguridad vial y contra el robo de bicicletas, promueve campañas de sensibilización y de incentivación de comportamientos seguros, y desarrolla actuaciones específicas de protección a ciclistas.
- **El programa de actualización normativa sobre la bicicleta**, que ofrece a los reguladores y a los ciclistas un marco normativo general que orienta en la elaboración de normativa ciclista a nivel estatal, autonómico y local, y desarrolla normativa específica en aspectos clave, como la seguridad o la circulación.
- **El registro general de bicicletas**, desarrollado a partir del actual BiciRegistro, que ofrece un nuevo sistema extendido a nivel nacional, accesible de modo controlado por propietarios, entidades locales, fuerzas y cuerpos de seguridad, gestorías, establecimientos de compra-venta, comercios, etc.
- **El programa para la protección jurídica del ciclista**, que tiene como propósito promover y facilitar la cobertura de riesgos de los ciclistas, y ofrece 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.



Eje 3. Impulso de la movilidad en bicicleta

Las personas que quieren utilizar su bicicleta se encuentran con una red de infraestructuras que en muchos casos no han contemplado este vehículo en su fase de diseño. La continuidad de los itinerarios ciclistas es uno de los aspectos clave a mejorar en los ámbitos 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.

Las Administraciones Públicas (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.

Área estratégica 8. Redes ciclistas urbanas, periurbanas e interurbanas

Los usuarios de la bicicleta esperan disponer de redes ciclables diseñadas de acuerdo con sus necesidades, bien conservadas y dotadas de los correspondientes servicios de estacionamiento y mantenimiento. 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 minimicen las intervenciones innecesarias. Así, las soluciones para la movilidad en bicicleta pueden incluir vías segregadas (como carriles bici), vías aptas para el ciclismo integrado (o incluso vías del tipo "2-1") donde sean convenientes, de forma acorde con la configuración del tráfico, y con el tamaño y distribución de las poblaciones.

Cabe destacar que las necesidades en la planificación de infraestructuras ciclistas para las mujeres no son las mismas que para los hombres, debido a la que la movilidad ciclista femenina presenta unas barreras específicas derivadas de la movilidad del cuidado y la cuestión estética, entre otras. 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, regulando y/o restringiendo la circulación de los modos motorizados, e incentivando que circulen de manera respetuosa con los usuarios de la bicicleta

Una de las grandes preocupaciones de los ciudadanos y de las Administraciones es la seguridad en el estacionamiento de bicicletas. 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 ciclista. 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.

Además, la difusión de información adecuada sobre los itinerarios en bicicleta es de gran utilidad para atraer a nuevos ciclistas, pues les ofrece una orientación fiable en su recorrido, y evita posibles barreras cognitivas en el acceso a la bicicleta en el ámbito urbano, periurbano e interurbano, así como en entornos rurales o naturales.

Área estratégica 9. Oferta de movilidad en bicicleta

Uno de los fundamentos para conseguir incrementar el número de personas que se desplazan en bicicleta, en su tiempo de ocio o en sus desplazamientos cotidianos, reside en la posibilidad de acceder a una bicicleta, ya sea en propiedad, alquiler o préstamo. Actualmente existen programas de ayuda para el acceso a la bicicleta en el ámbito europeo, estatal, regional y local. Su correcta identificación y difusión es crucial para potenciar el uso de la bicicleta y la movilidad cotidiana.

Los servicios públicos de alquiler de bicicletas constituyen una buena alternativa para el acceso a la bicicleta, y así conseguir un creciente número de usuarios. Su diseño debe considerarse como una red de transporte más en la planificación de las ciudades. Para que estos sistemas sean realmente eficaces y viables deben contar con el número necesario de estaciones, y una red suficientemente capilarizada, que llegue hasta los barrios periurbanos (donde se originan la mayoría de los desplazamientos cotidianos) y otros lugares de conveniencia, como los intercambiadores de transporte interurbanos.

En los desplazamientos cotidianos, la mayor eficiencia de la bicicleta frente a otras alternativas de movilidad queda fuertemente determinada por la existencia de una red de transporte público eficaz, que sirva de complemento a los trayectos 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.).



Instrumentos para eje impulso de la movilidad en bicicleta

La Estrategia Estatal por la Bicicleta plantea los siguientes instrumentos, dirigidos al impulso de la movilidad en bicicleta:

- **El programa de desarrollo de infraestructuras ciclistas**, que consolida e impulsa los proyectos planificados y en marcha en todas las Administraciones. Este programa ofrece, a las Administraciones que quieran adherirse, una visión completa de los proyectos a nivel nacional, y les provee de asesoramiento técnico en la planificación y ejecución de sus proyectos de infraestructuras ciclistas, o que integren a la bicicleta.
- **El centro de diseño de infraestructuras ciclistas**, que actúa como oficina técnica para armonizar y optimizar las soluciones de diseño adoptadas en vías urbanas, periurbanas e interurbanas, para su uso por ciclistas. Este centro sirve como referente técnico en infraestructuras ciclables, en señalización aplicable a ciclistas, y en el despliegue de redes de aparcamientos públicos para bicicletas. El centro podrá actuar como asesor técnico de aquellas Administraciones que lo requieran para la redacción de proyectos, estándares, normativa técnica o manuales.
- **El programa de espacios amigables para la bicicleta**, que ofrece orientación en mejores prácticas y experiencias en 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.
- **El programa de desarrollo de sistemas de bicicletas compartidas**, que coordina las diferentes iniciativas en este ámbito, de modo que se asegure su viabilidad, se optimice su implantación, y se favorezca el aprendizaje entre experiencias. Este programa 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 servicios.
- **El programa de la bicicleta como retribución en especie**, que pretende facilitar la adquisición de una bicicleta por parte de trabajadores asalariados. Dentro de este concepto retributivo se podría incluir la compra de una bicicleta para ir al trabajo, pudiendo la empresa dar facilidades en el pago o en la financiación para la compra de la misma. La facilitación de la financiación podría lograrse mediante acuerdos entre empresas, productores/distribuidores de bicicletas y entidades financieras.
- **El programa de intermodalidad bicicleta-transporte público**, que ofrece a los operadores de servicios públicos medidas concretas de intermodalidad enfocadas en los ciclistas, y promueve la adopción de buenas prácticas. El programa se centrará inicialmente en el transporte ferroviario, y más adelante se extenderá al transporte suburbano y al autobús.
- **La red profesional de especialistas en urbanismo y movilidad ciclistas**, que ofrece a los especialistas de las diferentes Administraciones, empresas y asociaciones, un espacio en el que compartir información, experiencias, inquietudes, y puntos de vista, y encontrar referentes técnicos. Aunque la actividad principal de la red se lleve a cabo a través de las redes sociales digitales, ésta se complementará con eventos presenciales, generalistas o especializados, con el objeto de favorecer la socialización entre sus miembros.

Eje 4. Desarrollo del turismo en bicicleta

El sector de turismo en bicicleta presenta actualmente un gran potencial de crecimiento, con un amplio territorio ciclable, y con las ventajas que puede representar como herramienta para la desestacionalización del turismo, y la promoción económica y social de muchos territorios.

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 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.

Área estratégica 10. Rutas ciclables

Las personas demandamos cada vez más alternativas de ocio y tiempo libre que nos aporten valor añadido. Éste es el caso de las actividades en bicicleta que se desarrollan al aire libre y en compañía de familiares y amigos. Sin embargo, estas actividades no encuentran en ocasiones lugares adecuados para su práctica, especialmente debido a la falta de infraestructuras, al escaso mantenimiento de las existentes, y a la falta de conocimiento sobre la existencia de rutas ciclables. 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.

Las Administraciones Públicas (AA.PP.) son conscientes de la situación, y necesitan enfrentarse a retos de mejora y recuperación de las infraestructuras, y de convivencia pacífica entre todos los usuarios de las vías. Como contrapartida, se debe fomentar que los propios usuarios, sean ciclistas o no, tomen un papel activo en cuanto a buena conducta se refiere y hagan un uso responsable de las rutas ciclables.

Área estratégica 11. Oferta de turismo y ocio en bicicleta

Las actividades de turismo en bicicleta presentan para el usuario una experiencia mucho más positiva, en cuanto a interacción con el entorno natural, humano y cultural, que en otras formas de turismo. España dispone en este sentido de un gran potencial que podría constituir una importante ventaja competitiva frente a otros destinos mucho más desarrollados en la actualidad, que en algunos casos han llegado a la saturación.

Como en el caso de las propias rutas, en los servicios asociados también se echa en falta una imagen de marca común. Aunque existen cada vez más empresas vinculadas al turismo en bicicleta, 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.

Para contribuir a revertir esta situación, sería deseable una mayor y mejor coordinación entre los actores implicados, tanto iniciativas, asociaciones, y empresas privadas, como Administraciones Públicas (AA.PP.) competentes. Colaboración que debería extenderse a la promoción, la explotación y la conservación de las rutas, las infraestructuras y sus servicios asociados.

El turismo en bicicleta puede constituirse como una fuente de riqueza y empleo, alternativa a otros sectores tradicionales en declive. Además, esta creación de empleo puede tener un importante impacto social, al contribuir a fijar la población rural en territorios afectados por una creciente despoblación.

Instrumentos para el eje desarrollo del turismo en bicicleta

La Estrategia Estatal por la Bicicleta plantea los siguientes instrumentos, dirigidos al desarrollo del turismo en bicicleta:

- **La red de rutas y destinos ciclables**, que ofrece a los ciclistas un conjunto de infraestructuras preparadas para el uso de la bicicleta, que une y permite 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.
- **El club de producto de turismo sostenible en bicicleta**, cuyo propósito es impulsar el turismo en bicicleta en aquellos territorios con un mayor atractivo y potencial de desarrollo económico local a través del turismo, y muy especialmente sobre la red de rutas y destinos ciclables. Este club ofrece, a las empresas e instituciones interesadas en el turismo en bicicleta, oportunidades de colaboración para la puesta en el mercado de ofertas atractivas y competitivas para el turista en bicicleta.
- **La red profesional de especialistas en turismo en bicicleta**, que ofrece a los especialistas en las distintas Administraciones, empresas y asociaciones, un espacio en el que compartir información, experiencias, inquietudes, y puntos de vista, y encontrar referentes técnicos. Aunque la actividad principal de la red se lleve a cabo a través de las redes sociales digitales, se complementará con eventos presenciales, generalistas o especializados, con el objeto de favorecer la socialización entre sus miembros.



Eje 5. Iniciativa empresarial sobre la bicicleta

El sector de la bicicleta es innovador, flexible y muy apasionado, y ha desarrollado negocios con productos sostenibles y saludables. Se ha convertido en un motor de creación de empleo y emprendimiento, siendo una actividad que necesita poca inversión inicial. Este sector tiene un impacto muy positivo en la economía local y el territorio, y su actividad sirve para evitar la despoblación y desarrollar el tejido empresarial. Es por ello que los agentes empresariales demandan la implicación de las Administraciones Públicas (AA.PP.).

Área estratégica 12. Visión empresarial de la bicicleta

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, y representa una oportunidad para desarrollar el tejido empresarial con nuevas empresas especializadas. 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 ciclogística es una de las actividades que se desarrollan estratégicamente gracias a la bicicleta, especialmente interesante como solución en los entornos urbanos para los repartos de mercancías en la “última milla”. Las necesidades de las empresas de ciclogística pasan por desarrollar microplataformas logísticas urbanas que permitan organizar las operaciones de distribución, que faciliten la difusión de su modelo de negocio entre todos los ciudadanos, por reconocer públicamente sus buenas prácticas, y por fomentar su profesionalización.

Es necesario que las AA.PP. ejerzan un papel 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. les ayuden con sus negocios, ya sea mediante ayudas o préstamos.

Instrumentos para el eje iniciativa empresarial sobre la bicicleta

La Estrategia Estatal por la Bicicleta plantea los siguientes instrumentos, dirigidos a la iniciativa empresarial sobre la bicicleta:

- **El clúster de innovación y desarrollo empresarial**, cuyo propósito es 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, estructuras y recursos, para así desarrollar su potencial innovador de modo más coordinado y eficiente, así como para su internacionalización competitiva, y la apertura de nuevos mercados.
- **El club de marca de comercios especializados en la bicicleta**, cuyo propósito es 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, y representación, que conlleva la acción conjunta bajo una agrupación que coordine e impulse su desarrollo comercial.
- **El programa de desarrollo de la ciclogística**, que 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. El programa incluye acciones como la planificación conjunta del despliegue de microplataformas logísticas para el apoyo a las operaciones de ciclogística en grandes ciudades y áreas metropolitanas, o la definición de los requisitos técnicos para la homologación de bicicletas de altas capacidades para el transporte de mercancías.

Eje 6. Acción institucional por la bicicleta

Tanto las Administraciones Públicas (AA.PP.) en todos sus niveles, como los diferentes sectores privados y asociativos relacionados con la bicicleta, son conscientes en la actualidad de los beneficios que la promoción y el fomento del uso de la bicicleta reportarían en sus diferentes aspectos: movilidad, ocio y deporte, y turismo.

Para lograr este objetivo sería necesario articular un sistema de gobernanza por la bicicleta, que coordine y encamine en la misma dirección las actuaciones y dotaciones presupuestarias de las AA.PP. para el fomento de la bicicleta, tanto la financiación directa, como la indirecta por medio de incentivos o exenciones fiscales, así como los esfuerzos de desarrollo de los sectores privados y asociativos.

Área estratégica 13. Acción y coordinación institucional

Sería deseable una mejor coordinación entre AA.PP. para conseguir un enfoque global sobre la bicicleta, que se concrete en políticas transversales a las diferentes Administraciones, y que rompa con los silos competenciales que se evidencian en la actualidad. De este modo, la bicicleta será tenida en cuenta como parte de la solución en la transformación hacia una movilidad urbana más sostenible y amigable, y en las políticas de desarrollo urbano, de infraestructuras y de transporte.

De cara a los sectores privados y asociativos, en la actualidad existen algunos programas de colaboración público-privada y de apoyo a empresas del sector de la bicicleta. También hay empresas privadas y públicas que están promoviendo con éxito programas de movilidad en bicicleta entre sus empleados. No obstante, sería necesaria una mayor coordinación y apertura de las AA.PP., tanto al sector empresarial de la bicicleta como a la participación ciudadana, enfocada en la promoción y desarrollo de la bicicleta, y amparada por un sistema de gobernanza institucional que garantice la unidad de visión y de objetivos en el desarrollo de la bicicleta.

En otros países, que han dedicado importantes recursos al fomento de la bicicleta, se ha podido comprobar el retorno de esta inversión a través de las mejoras que ha producido en otros aspectos: tráfico, empleo, calidad ambiental, salud, etc. Son necesarios, en este sentido, planes de financiación pública, tanto en infraestructuras ciclistas como en ayudas a los sectores económicos desarrollados en torno a la bicicleta. Se deben identificar los costes de estas actividades y las oportunidades de financiación que ya existen actualmente, tanto nacionales como de la Unión Europea. Aun así, resultan necesarias mayores actuaciones de financiación en aspectos como la movilidad cotidiana, ayudas a los sectores minoristas, el fomento del reparto urbano en bicicleta, etc.

Otro aspecto económico en el que la acción institucional tiene una gran capacidad para incidir de forma indirecta en el fomento de la bicicleta lo constituye la fiscalidad del sector. En los ámbitos en los que se considere necesario, se pueden implantar políticas fiscales favorables a las empresas locales dedicadas a diversos aspectos de la bicicleta: producción y comercio, movilidad urbana, turismo, ocio y deporte, etc.

Existen numerosas soluciones e iniciativas para el fomento de la bicicleta que ya están funcionando en algún lugar, y 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.

Instrumentos para el eje acción institucional por la bicicleta

La Estrategia Estatal por la Bicicleta plantea los siguientes instrumentos, dirigidos a la acción institucional por la bicicleta:

- **El marco general de políticas y estrategias por la bicicleta**, que 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 promueve una mayor coordinación y alineación de éstas hacia el fomento de la bicicleta. El marco, además, articulará la Estrategia Estatal por la Bicicleta con el resto de políticas públicas relevantes.
- **El sistema de gobernanza por la bicicleta**, cuyo propósito es 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 a las AA.PP., y otros actores 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. La Dirección General de Tráfico (DGT), a través de una **Oficina General de la Bicicleta de nueva creación**, gestionará el sistema de gobernanza por la bicicleta.
- **El sistema de fondos para el fomento de la bicicleta**, que ofrece a todas aquellas instituciones que necesiten financiación para llevar a cabo sus actuaciones por la bicicleta, una combinación de fondos, instrumentos y programas de ayudas y préstamos, de modo que puedan acceder con facilidad a las soluciones financieras más adecuadas a su naturaleza como organización, y al alcance de sus actuaciones. El sistema, además, gestionará los recursos financieros necesarios para el desarrollo de los instrumentos incluidos en la Estrategia Estatal por la Bicicleta.
- **El centro de conocimiento de la bicicleta**, cuyo propósito es avanzar en la investigación académica alrededor de la bicicleta, y compartir conocimiento útil y relevante entre aquellos interesados en el impulso de la bicicleta en todos sus ámbitos. Este centro ofrece a la comunidad académica, a las instituciones y asociaciones por la bicicleta, y al público en general, una referencia para plantear, desarrollar, y publicar estudios, así como para recabar datos, información y conocimiento de utilidad. El centro, además, contemplará las acciones necesarias para la medición, valoración y evaluación del avance y los resultados obtenidos por la Estrategia Estatal por la Bicicleta.
- **El programa de I+D+i por la bicicleta**, que consolida e impulsa los proyectos de I+D+i planificados y en marcha en todas las instituciones públicas y privadas. De este modo, el programa actúa como nodo para la promoción, la planificación y el seguimiento de estos proyectos, ofreciendo a las instituciones que quieran adherirse una visión completa de los proyectos a nivel nacional, y asesoramiento técnico en la planificación y ejecución de sus proyectos de I+D+i enfocados en la bicicleta, o que integren a la bicicleta.
- **El laboratorio abierto de innovación por la bicicleta**, cuyo propósito es promover la creatividad y la innovación en torno a la bicicleta, de un modo abierto, ágil y útil, contando con la inteligencia de instituciones, empresas, usuarios, ciudadanos, etc. Este laboratorio ofrece a todos aquellos interesados en la bicicleta un espacio abierto de ideación, experimentación y colaboración, de modo que se aproveche su creatividad, su experiencia y su conocimiento. El laboratorio favorece que se produzcan aprendizajes cruzados y emerjan nuevas oportunidades de colaboración en proyectos innovadores.

Gobernanza y gestión de la Estrategia

La Estrategia Estatal por la Bicicleta involucra a un 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 Estatal por la Bicicleta hace necesario contar con mecanismos de gobernanza que gestionen las relaciones entre las diferentes partes interesadas, coordinar su actuación, y asegurar su alineamiento con la Estrategia.

La Estrategia plantea, entre otros, los siguientes mecanismos de gobernanza:

- **La Oficina General de la Bicicleta**, ubicada en la Dirección General de Tráfico. Esta Oficina centraliza la coordinación, el seguimiento, y la comunicación relacionada con la Estrategia Estatal por la Bicicleta, y reporta al Comité Director de la Estrategia sobre su consecución.
- **La red interadministrativa de responsables de asuntos relacionados con la bicicleta** en los distintos Ministerios, Gobiernos Autonómicos y Entidades Locales. La Oficina General de la Bicicleta actúa como coordinadora de esta red y le presta apoyo.
- **El Comité Director de la Bicicleta**, compuesto por un conjunto de organizaciones seleccionadas por el Consejo Superior de Tráfico, Seguridad Vial y Movilidad Sostenible. Este comité establece las prioridades de la Estrategia, controla su cumplimiento, y tutela a la Oficina General de la Bicicleta como gestor de la Estrategia.
- **El Comité Consultivo de la Bicicleta**, compuesto por organizaciones cuya contribución es clave para el avance de la Estrategia, y que deben estar informadas y ser consultadas en determinados asuntos de la Estrategia. Su composición la determina el Consejo Superior de Tráfico, Seguridad Vial y Movilidad Sostenible.

La gestión de la Estrategia Estatal por la Bicicleta contempla el seguimiento de sus acciones y la medición y 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.

Para ello, la Oficina General de la Bicicleta articulará el seguimiento de los instrumentos de la Estrategia a través de sus líderes, y presentará informes periódicos de su avance y cumplimiento al Comité Director de la Bicicleta. Por otro lado, la Estrategia debe demostrar su éxito a través de la mejora de determinados indicadores, considerados como representativos del cumplimiento de sus objetivos. Para ello, el Centro de Conocimiento de la Bicicleta diseñará, medirá y publicará resultados y análisis sobre estos indicadores, proveyendo de un punto de vista independiente respecto a los resultados de la Estrategia.

La Estrategia Estatal por la Bicicleta estará sujeta a procesos de evaluación, con el objetivo de obtener aprendizajes en cuanto a la pertinencia de sus objetivos, la efectividad de sus impactos, la eficacia de sus esfuerzos, y la eficiencia en sus recursos. Para ello, en colaboración con el Instituto para la Evaluación de Políticas Públicas, dependiente del Ministerio de Política Territorial y Función Pública, se realizarán evaluaciones externas, tanto previas como durante la ejecución, y especialmente tras la finalización de la Estrategia.

En función del grado de avance, de los resultados obtenidos, y de los escenarios futuros, la Estrategia Estatal por la Bicicleta puede necesitar de revisiones, ajustes, o cambios de mayor o menor magnitud. La Oficina de Gestión de la Bicicleta propondrá, si es necesario, cambios a la Estrategia Estatal por la Bicicleta, en cuanto a sus ámbitos de actuación, sus objetivos, o sus instrumentos y acciones, para su aprobación por el Comité Director de la Bicicleta.

Conclusiones

La Estrategia Estatal por la Bicicleta, coordinada por DGT con la inestimable participación de una gran diversidad de instituciones públicas y privadas, responde a una demanda de una estrategia nacional sobre la bicicleta, y en particular al encargo recibido del Consejo Superior de Tráfico, Seguridad Vial y Movilidad Sostenible.

Esta Estrategia pretende poner en valor la bicicleta como instrumento de apoyo a las políticas públicas de salud, de movilidad, de fomento empresarial, y especialmente de sostenibilidad. Así, la bicicleta puede hacer una contribución relevante al cumplimiento de la Agenda 2030 de Desarrollo Sostenible, especialmente en su Objetivo 3: "Garantizar una vida sana y promover el bienestar para todos en todas las edades".

Las prioridades de la Estrategia Estatal por la Bicicleta incluyen alcanzar una mayor cuota de la bicicleta en los desplazamientos diarios, mejorar la salud de las personas gracias al uso cotidiano de la bicicleta, facilitar las actividades de ocio y deporte en bicicleta, consolidar e impulsar una oferta nacional de turismo en bicicleta y, sobre todo, articular la gobernanza y la colaboración de instituciones públicas y privadas. Para ello, la Estrategia articula una estructura de 6 ejes de actuación, 13 áreas estratégicas y 30 instrumentos, cuya ejecución se asigna a diferentes instituciones participantes, y para los que se plantea un esquema de financiación que aprovecha al máximo los programas de ayuda e instrumentos financieros de ámbito nacional y europeo.

La complejidad y la extensión del ámbito de la Estrategia Estatal por la Bicicleta hace 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. Entre otros, la Estrategia plantea la creación de una Oficina General de la Bicicleta, una red interadministrativa de responsables de asuntos relacionados con la bicicleta, un Comité Director de la Bicicleta, y un Comité Consultivo de la Bicicleta.

La gestión de la Estrategia Estatal por la Bicicleta contempla el seguimiento de sus acciones y la medición y 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.

El éxito de esta Estrategia dependerá en gran medida de la disponibilidad de recursos, la capacidad y el compromiso sostenido de sus líderes, coordinadores y colaboradores frente a otras prioridades. Y también de la pertinencia de las acciones que se plantean, frente a las necesidades reales en ámbitos tan cambiantes como la movilidad, el ocio, el turismo o la iniciativa empresarial.

