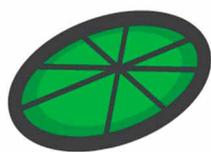


Directrices para un

Plan Nacional

de la

Bicicleta



Mesa Nacional
de la **Bicicleta**

ConBici RFEC ACP AMBE PEB RCJ



Este es un documento de propuesta realizado por los grupos integrantes de la **Mesa Nacional de la Bicicleta** entre los meses de marzo a agosto de 2014

Miembros de la Mesa Nacional de la Bicicleta:

Asociación de Ciclistas Profesionales (ACP)

Asociación de Marcas y Bicicletas de España (AMBE)

Coordinadora en Defensa de la Bicicleta (ConBici)

Plataforma Empresarial de la Bicicleta (PEB)

Red de CicloJuristas (RCJ)

Real Federación Española de Ciclismo (RFEC)

Maquetación, portada y coordinación de la redacción: Juan Merallo Grande

Septiembre de 2014

Directrices para un
Plan Nacional de la Bicicleta

INDICE

1. ¿Por qué es necesario un Plan Nacional de la Bicicleta (PNB)?	5
1.1 <i>Introducción</i>	5
1.2 <i>Antecedentes</i>	5
1.3 <i>Ejes del Plan Nacional de la Bicicleta</i>	7
1.4 <i>¿Por qué es necesario el impulso de la bicicleta?</i>	10
2. Herramientas de planificación y gestión	15
2.1 <i>Desarrollo estratégico para el Plan Nacional de la Bicicleta</i>	15
2.2 <i>La Agencia Estatal de la Bicicleta</i>	15
2.3 <i>Duración del Plan</i>	19
2.4 <i>Memoria Económica de la Agencia y del Plan</i>	20
3. Marco normativo del Plan	21
3.1 <i>Derecho Internacional</i>	21
3.2 <i>Derecho Comunitario</i>	21
3.3 <i>Derecho estatal</i>	24
3.4 <i>Derecho de las Comunidades Autónomas</i>	30
3.5 <i>Derecho local</i>	30
4. La integración de la bicicleta en la movilidad	32
4.1 <i>Estándares y homologaciones (el vehículo y las vías)</i>	32
4.2 <i>Ciclismo urbano y metropolitano</i>	33
4.3 <i>Ciclismo en recorridos interurbanos</i>	36
4.4 <i>Ciclismo en el medio rural y en espacios naturales.</i>	38
4.5 <i>Bicicleta e infancia</i>	39
4.6 <i>Cicloturismo excursionista o de viajes</i>	40
4.7 <i>Ciclismo deportivo</i>	41
4.8 <i>Vías ciclistas</i>	43
4.9 <i>Intermodalidad bicicleta + transporte público</i>	44
5. Promoción de la bicicleta y desarrollo sectorial	45
5.1 <i>Comunicación y sensibilización</i>	45
5.2 <i>Educación y Formación</i>	46
5.3 <i>Bici-Economía: I+D+i, fabricación, comercio y actividad económica asociada a la bici</i>	47
5.4 <i>Fiscalidad</i>	51

1. ¿Por qué es necesario un Plan Nacional de la Bicicleta (PNB)?

1.1 Introducción

Desde la *Mesa Nacional de la Bicicleta* hacemos esta propuesta de Plan Nacional de la Bicicleta con el propósito de poner en marcha un proceso que tenga por misión definir la política que debería impulsar el Gobierno español, a fin de promover un uso seguro cómodo y atractivo de la bicicleta como parte primordial de una política de transporte integral y sostenible.

El proceso que ahora se propone implicaría la concreción en un horizonte temporal determinado de objetivos precisos, programas de actuación, recursos, plazos, sistemas de coordinación con las administraciones y agentes implicados, mecanismos de evaluación, etc. Esa coordinación debería llevarse a cabo por medio de un organismo administrativo de la bicicleta.

La bicicleta no es un medio de desplazamiento más. Es un vehículo que, a diferencia de los demás, cumple una función social en cuanto favorece una ciudad saludable en todos los aspectos: sanitarios, medioambientales, económicos y de sociabilidad. También se consigue con la bicicleta una ciudad más segura si se protege de manera adecuada a su conductor, dándole un trato preferente en políticas de tráfico e infraestructura vial, y se desincentiva el uso de vehículos a motor privados.

En todos los países desarrollados, el uso diario de la bicicleta está aumentando, tanto en países en crisis como en países en plena expansión económica. El Gobierno puede ser un mero testigo de este fenómeno o, por el contrario, fomentar, facilitar y planificar su crecimiento.

Como destino turístico preferido de los europeos, España debe apuntarse a la corriente que la iniciativa privada ya ha detectado de atraer el turismo en bicicleta, un sector con amplias perspectivas de crecimiento, con 2.300 millones de desplazamientos cicloturísticos al año y un impacto económico que supera los 44.000.000 de euros en Europa, generando un sector empresarial completo y muy dinámico que tiene la virtud de ofertar puestos de trabajo y generar riqueza de manera muy distribuida por el territorio.

1.2 Antecedentes

1.2.1 Experiencias en España

Ámbito local

El ámbito local ha llevado la iniciativa con el impulso de la bicicleta. Es muy extensa la relación de los planes y programas realizados en las localidades de

nuestro país. Una relación de ellas se puede consultar [en esta lista](#)¹, donde además aparecen todos los enlaces a los planes y programas que se mencionan a continuación, tanto supramunicipales como internacionales.

Diputaciones y Autonomías

El siguiente paso en el compromiso por la bicicleta lo encontramos en algunas entidades supramunicipales. Cabe destacar el Plan Andaluz de la Bicicleta, el Plan Estratégico de Catalunya 2008-2012, el Plan Director Ciclable de Bizkaia, el Plan Territorial Sectorial de Vías Ciclistas de Gipuzcoa o el Plan de Movilidad Ciclista de Cantabria.

Estado

A nivel estatal, cabe destacar el [PEIT](#)² (Plan Estratégico de Infraestructuras y Transportes), de 2005, que incluía [apartados específicos sobre la bicicleta](#)³, aunque finalmente no se llevó a cabo lo que dicha redacción decía. El Ministerio de Fomento encargó la redacción de una “Estrategia Estatal de Modos Saludables”, redacción terminada en la segunda mitad de 2007, que jamás salió a la luz y que, por lo tanto, no se puso en marcha. Es, por ello, lo más parecido que se ha hecho a este Plan que venimos reclamando ahora.

No hay referencia directa a la bicicleta en el más reciente [PITVI](#)⁴ (Plan de Infraestructuras, Transporte y Vivienda 2012-2024) del Ministerio de Fomento, si bien el punto 4.1.6.2 sí que hace referencia a la promoción de los modos no motorizados en general y concretamente añade algunas de las medidas que se incluyen en este Plan Nacional de la Bicicleta; en concreto las siguientes:

- *apoyo, mediante medidas de divulgación y sensibilización, de todas aquellas actuaciones emprendidas por administraciones locales, operadores de transporte y empresas u otros centros de atracción de viajes, dirigidas a la promoción de los modos no motorizados,*
- *impulso a su incorporación en la elaboración y realización de PMS, así como facilitación de su intermodalidad en los servicios de transporte gestionados por las empresas y entidades del Grupo y sus correspondientes terminales, establecimiento de criterios de diseño y uso.*
- *protección de la movilidad no motorizada en las redes de infraestructuras del Estado.*

Consideramos que la redacción es bastante deficiente en cuanto a las necesidades reales y potenciales ventajas de la bicicleta.

Este histórico déficit de compromiso con la planificación ciclista por parte de la administración central es lo que esta propuesta de Plan pretende subsanar.

¹ <https://sites.google.com/a/conbici.org/biciymovilidad/promocion-difusion/planes-movilidad-ciclista>

² http://www.fomento.gob.es/MFOM/LANG_CASTELLANO/_ESPECIALES/PEIT/

³

http://www.conbici.org/joomla/index.php?option=com_content&view=article&id=130&catid=23&Itemid=46

⁴ https://www.fomento.gob.es/MFOM/LANG_CASTELLANO/PLANES/PITVI/

1.2.2 Experiencias internacionales destacadas

Es habitual entre los países europeos la creación de planes estatales de la bicicleta. Los Países Bajos fueron los primeros, con el [Masterplan Fiets \(1990\)](#)⁵, revisado en 1997, le siguió el Reino Unido en 1996 con la National Cycling Strategy o el Plan nacional alemán “Circulemos en bici” con el horizonte temporal entre 2002 y 2012, renovado por el [“Plan Nacional de la Bicicleta 2020”](#)⁶.

De creación más reciente están la iniciativa del Reino Unido [“Get Britain Cycling”](#)⁷, de 2013, impulsado por el “All Party Parliamentary Cycling Group”, miembros de todos los partidos, tanto de la Cámara de los Comunes, como de la Cámara de los Lores.

También es destacable el [“Plan National Velo”](#)⁸ de nuestros vecinos franceses, que da pasos decisivos hacia una prioridad ciclista con medidas como generalizaciones de ciudades 30, dobles sentidos ciclistas y giros a la derecha permitidos en los semáforos para ciclistas, financiación a quien va en bicicleta al trabajo o redes de vías ciclistas de ámbito estatal, entre otras.

el primer párrafo de este apartado, donde se relacionan otros Otros planes nacionales:

[Cycling Action Plan for Scotland 2013](#)⁹

[Ireland’s First National Cycle Policy Framework](#)¹⁰

[Australian National Cycling Strategy](#)¹¹

1.3 Ejes del Plan Nacional de la Bicicleta

Aunque es evidente que las responsabilidades para la promoción de la bicicleta están repartidas entre los distintos niveles territoriales de las administraciones públicas, entendemos que hay una serie de cuestiones que corresponden al Gobierno de la nación.

1.3.1 Funciones básicas del Gobierno

Para dar efectividad al Plan, el Gobierno, en ejercicio de las competencias que corresponden al Estado y acorde con los principios que rigen la actuación de la Administración Pública, debería desarrollar, cuando menos, las siguientes funciones:

⁵ <http://www.fietsberaad.nl/index.cfm?lang=en&repository=The+Dutch+Bicycle+Master+Plan>

⁶ <http://edoc.difu.de/edoc.php?id=1U032RD6>

⁷ <http://getbritaincycling.net/>

⁸ <http://www.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/PNV-5.pdf>

⁹ <http://www.transportscotland.gov.uk/strategy-and-research/publications-and-consultations/cycling-action-plan-2013>

¹⁰

http://www.smartertravel.ie/sites/default/files/uploads/0902%2002%20EnglishNS1274%20Dept.%20of%20Transport_National_Cycle_Policy_v4%5B1%5D.pdf

¹¹ http://www.bicycleinfo.nsw.gov.au/downloads/australian_national_cycling_strategy.pdf

Plan Nacional de la Bicicleta

- a) Diseñar una política y un marco organizativo, normativo y estratégico de promoción de la bicicleta, con objetivos concretos y un método de seguimiento de las políticas, programas y uso de la bicicleta a nivel nacional. (Principio de planificación)
- b) Asegurar la necesaria coordinación entre aquellas actuaciones de los distintos ministerios que tengan un efecto directo o indirecto en el uso de la bicicleta (transportes, deportes, ordenación del territorio, medio ambiente, sanidad, economía, empleo, seguridad vial, justicia, vivienda, industria, turismo, educación, investigación, asuntos exteriores, etc.) (Principio de coordinación horizontal)
- c) Asumir la coordinación, impulso y seguimiento de las actuaciones que en esta materia se lleven a cabo por parte de las administraciones autonómicas y locales y, y proceder a evaluar los resultados obtenidos, sin perjuicio de las competencias propias de cada ente territorial. Para ello será imprescindible la creación de un Agencia Estatal de la Bicicleta que actúe como organismo interterritorial en esta materia. (Principio de colaboración y coordinación vertical *ad intra*)
- d) Establecer y desarrollar relaciones en esta materia con el resto de países europeos, que poseen en general una situación más avanzada que la nuestra, a fin de intentar avanzar en la armonización de políticas ciclistas, señaléticas comunes, normas en materia de infraestructuras, intercambio de experiencias, etc. (Principio de colaboración *ad extra*)
- e) Desarrollar y difundir el conocimiento técnico adquirido en materia de promoción del uso de la bicicleta. (Principios de publicidad y transferencia de conocimiento)

1.3.2 Participación social

Consideramos indispensable que la metodología de elaboración de esta estrategia cuente con la participación activa de los agentes sociales, económicos e institucionales interesados. Por ello es esencial que en la Agencia Estatal de la Bicicleta esté presente una representación de los distintos sectores de la sociedad involucrados en la inserción de la bicicleta como vehículo clave en una movilidad sostenible.

1.3.3 Cambio en el modelo de ordenación del territorio

Durante muchos años se constató que en nuestro país había una tendencia hacia un modelo de ordenación del territorio en el que predominaban los procesos de especialización funcional del espacio y la paulatina sustitución de la ciudad compacta por un urbanismo de baja densidad.

Este modelo urbanístico define y condiciona el sistema de transporte urbano en mucha mayor medida que cualquier plan de transporte, ya que provoca que se generen mayores necesidades de desplazamiento, al estar alejadas las zonas residenciales de las localizaciones productivas y terciarias, y aumente la

longitud media de los recorridos, induciendo, en definitiva, a una mayor dependencia respecto de los medios de transporte motorizados.

Frente a ello, desde amplios sectores sociales e institucionales se considera que es preciso apostar por una nueva lógica de actuación en el ámbito de las políticas territoriales y de la movilidad general, que cuestione, a través de intervenciones tangibles, la hegemonía del automóvil. Dicha lógica debería estar basada en:

- a) una mejora de la proximidad y accesibilidad que reduzca la generación de necesidades de desplazamiento;
- b) la disminución de los desplazamientos en vehículos motorizados, así como su velocidad;
- c) y en la potenciación de los desplazamientos peatonales, ciclistas y en transportes colectivos, sin que ello produzca merma alguna para el acceso de las personas a los bienes y servicios que les sean necesarios.

1.3.4 Una nueva política de movilidad

Estimamos que es preciso impulsar una nueva política de movilidad, basada en la gestión de la demanda, lo que implicaría realizar un esfuerzo por estabilizar, y posteriormente disminuir, el volumen de tráfico motorizado privado actual, así como reducir las necesidades de transporte en general, y aminorar la necesidad de crear nuevas infraestructuras viarias, que generan mayor oferta motorizada privada.

Para ello es imprescindible realizar una clara apuesta dirigida a trasvasar el mayor número posible de usuarios del automóvil hacia el transporte público y los desplazamientos peatonales y ciclistas, tal y como propugnan los diferentes Libros Blancos de la Comisión Europea sobre Transporte que se han ido publicando en los últimos años.

Esta orientación contribuiría a avanzar en la reducción del consumo de energía, una reducción en importaciones energéticas, contaminación atmosférica y del ruido, en una menor ocupación de espacio, en una reducción del tiempo empleado en desplazarse, en una disminución del número de accidentes, en efectuar menores inversiones de infraestructura viaria, una mejora general en la salud pública por reducción del sedentarismo, y en una mejora general de la habitabilidad de las ciudades y pueblos.

1.3.5 Mayor peso modal de la bicicleta

En el marco de esta apuesta a favor de los modos de transporte más eficientes y solidarios encuadramos la necesidad de emprender el diseño y la ejecución de una estrategia global de ámbito estatal que, formando parte integral de las políticas generales de movilidad, mejore las condiciones en que se producen los desplazamientos en bicicleta, para ampliar significativamente su peso en el reparto modal.

No se trata, pues, sólo de proteger a los ciclistas actuales, sino de estimular la

difusión de la bicicleta entre esa gran masa de ciudadanos que en las circunstancias actuales no se han planteado utilizarla. Se trataría de conseguir que la mayoría de las personas de cualquier edad y condición social tenga la posibilidad real de desplazarse en bicicleta al trabajo, al centro de estudio, a los establecimientos comerciales, para hacer deporte, pasear, etc., en unas condiciones de uso seguras, cómodas y atractivas.

Dicha estrategia, superando un enfoque meramente infraestructural, debería incidir de manera integral y coherente en el conjunto de elementos y factores (culturales, urbanísticos, legales, de seguridad vial, educativos, de promoción, intermodalidad, fiscales, etc.), relacionados con la seguridad vial, la percepción social y las condiciones de uso de la bicicleta.

1.3.6 Marco normativo y estratégico

Desarrollar y adecuar las diversas normativas actuales (de tráfico y seguridad vial, de transportes -intermodalidad-, de usos del suelo y urbanísticas, etc.- al fomento del uso de la bicicleta.

1.4 ¿Por qué es necesario el impulso de la bicicleta?

Actualmente nadie pone en duda las virtudes de la bicicleta y los beneficios de su uso. Con su presencia las calles se vuelven más humanas y transitables. En los últimos años varias ciudades españolas han tomado medidas para sacar del centro los vehículos motorizados y recientemente la Ley 6/2014, que modifica la Ley de Tráfico, autoriza a los ayuntamientos a restringir el acceso a determinados vehículos por motivos medioambientales. La contrapartida es un mayor espacio para ciclistas y peatones. Las bicicletas comienzan a ser habituales en las calles y entre todos estamos recuperando espacios urbanos para la convivencia.

Los beneficios ambientales, económicos y sociales del uso de la bicicleta como medio de desplazamiento y ocio han sido reconocidos por distintas instituciones públicas europeas, las cuáles en reiteradas ocasiones han exhortado a las administraciones públicas a promocionar e incentivar de forma activa este vehículo como parte imprescindible de cualquier estrategia de transportes que aspire a la sostenibilidad ambiental. Esto implica una mayor equidad y recuperación del espacio público para la totalidad de la ciudadanía.

El preámbulo del proyecto de reforma del Reglamento General de Circulación reconoce esta nueva realidad: “En los últimos años, una de las grandes transformaciones que ha vivido el país ha sido la de las ciudades y pueblos en los que vivimos, y, por lo que respecta a la movilidad urbana, hay un aspecto esencial que se constata, y es que se ha dado un importante protagonismo a los peatones y a las bicicletas, lo cual ha configurado un nuevo concepto de ciudad más sostenible y más cómoda”. Concluye que “La movilidad de las personas evoluciona de forma constante, por lo que las normas que regulan la circulación de las mismas tienen que ir también acompañándose a sus nuevas necesidades y demandas”. Sólo falta transformar este propósito en acción real

y efectiva. Las directrices que contiene este documento del Plan Nacional de la Bicicleta pretenden marcar el camino a seguir.

1.4.1 Ventajas individuales y colectivas de la bicicleta

Conviene, no obstante, recordar las ventajas individuales y colectivas de realizar los desplazamientos cotidianos en bicicleta:

- a) **ECOLOGÍA:** La bicicleta contribuye claramente a un medio ambiente urbano más humano, tranquilo, sano y habitable: es silenciosa, sólo consume energía humana y no contamina. Además, el medio ambiente a nivel global también se ve beneficiado porque dejamos de generar una gran cantidad de gases contaminantes y contribuimos, con nuestro esfuerzo y compromiso diarios, a conseguir una mejor calidad del aire en nuestras ciudades y a frenar el cambio climático.
- b) **EFICIENCIA ENERGÉTICA:** Para desplazarnos en bicicleta consumimos 50 veces menos energía que para hacerlo en coche. No es lógico que para moverse una persona de 80 kilos por ciudad utilice un vehículo a motor de más de una tonelada de peso. Por otro lado, con la energía que se emplea en fabricar un coche se pueden hacer de 70 a 100 bicicletas.
- c) **ECONOMÍA:** Una bicicleta está al alcance de cualquiera, y desde que se alquilan y prestan en muchas ciudades su uso es aún más sencillo y barato. Los costes de adquisición y mantenimiento de un automóvil son 30-40 veces superiores a los de una bicicleta. Si tenemos en cuenta los gastos colectivos de construcción y conservación de las infraestructuras viarias y la regulación de la circulación, para la misma capacidad de transporte la bicicleta requiere una inversión entre 10 y 20 veces menor que el tráfico motorizado. Por otro lado, la vida útil de una bicicleta (con un mínimo mantenimiento) es varias veces superior a la de un coche. La economía vinculada a la bicicleta (en beneficios menos costos) supera con creces a la economía asociada al automóvil, donde los costos (impactos) anulan su aportación al crecimiento económico. Reduce la balanza de pagos por importación de petróleo, del que España carece, además de una menor inversión en el mantenimiento de vías. El uso masivo de la bici y la pacificación de nuestras ciudades haría de España un país más agradable para vivir y un país más atractivo para invertir por parte de las empresas multinacionales que dan importancia a la calidad de vida de sus empleados y sus familias.
- d) **EMPLEO:** El impulso de la bicicleta contribuye a crear empleos verdes directos, indirectos e inducidos, pues no sólo afecta al sector vinculado a la bicicleta como vehículo (fabricación, comercialización mantenimiento), sino también a otros ámbitos como el investigación y formación (proyectos I+D+i), urbanismo y construcción vial, turismo urbano y verde, y eventos culturales y deportivos, entre otros.
- e) **SALUD:** Moverse en bicicleta es un ejercicio de carácter aeróbico (pausado) que recomiendan médicos y cardiólogos. Si convertimos este ejercicio en un hábito nuestra salud mejorará notablemente. La bicicleta, además, no contamina y es silenciosa, con lo cual contribuye a una mejor salud individual y colectiva al mismo tiempo.

- f) **AUTONOMÍA:** La bicicleta es una buena solución cuando las distancias resultan muy largas para hacerlas a pie. Es barata, accesible, fácil de manejar en todas las edades y muy recomendable para niños (mejora autoestima y autonomía) y mayores (independencia y salud).
- g) **SEGURIDAD:** La bicicleta en la ciudad no es un medio de transporte peligroso en sí mismo ya que no provoca en general grandes daños y contribuye a mejorar la seguridad vial calmando el tráfico: está demostrado que donde crece el uso de la bicicleta se reduce el número total y la gravedad de los accidentes.
- h) **RAPIDEZ:** En distintas comparativas entre medios de transporte realizadas en varias ciudades de nuestro país se ha comprobado que la bicicleta es, junto a la moto, la que menos tarda en desplazamientos “puerta a puerta” no superiores a 5 kilómetros (el 50% de los desplazamientos urbanos no llegan a estos 5 km).
- i) **OCUPACIÓN DE ESPACIO:** Menor congestión vial en las ciudades. Las bicicletas, tanto en circulación como aparcadas, ocupan un espacio muy inferior al que requieren los coches. La capacidad de una vía ciclista multiplica por 10 la de una vía para automóviles. En una plaza de aparcamiento para un coche caben estacionadas entre 7 y 15 bicicletas.
- j) **INTEGRACIÓN SOCIAL:** La bicicleta integra, porque utiliza un ritmo pausado que acerca a las personas, invita al saludo y a la conversación. Es también el modo de transporte más accesible a los pobres y marginados. El uso de la bicicleta puede abrir la puerta a más oportunidades para encontrar trabajo.
- k) **PRODUCTIVIDAD:** El uso de la bicicleta para ir al trabajo y para los desplazamientos durante la jornada puede aumentar la productividad empresarial mediante la reducción de los gastos de funcionamiento y los requisitos de inversión. Al mismo tiempo, existe evidencia de que los empleados que están físicamente activos tienen menos probabilidades de caer enfermos o estar de baja.
- l) **VERSATILIDAD E INTERMODALIDAD:** La bicicleta es fácilmente transportable (subir a un piso, caminar con ella por un parque) y permite la intermodalidad, es decir, combinar varios medios de transporte: autobús, tren... Estas dos cualidades se han visto mejoradas enormemente con la aparición de las bicicletas plegables.

1.4.2 La bicicleta como vehículo preferente

La reducida distancia de la mayoría de los desplazamientos que se realizan en automóvil, las elevadas dimensiones del parque ciclista existente, la alta proporción de la población que sabe montar en bicicleta y la imagen de elemento favorable a la salud de la que goza este vehículo entre los ciudadanos, son elementos que dan cuenta del potencial latente que posee la bicicleta, siempre y cuando se atienda a los elementos que hoy en día disuaden de su uso. Lo reconoce el propio Gobierno en uno de los párrafos del Preámbulo del proyecto de reforma del Reglamento general de Circulación: “En el ámbito urbano, el vehículo a motor comienza a dejar de ser el protagonista, dando paso a un uso compartido de la vía en donde los peatones y los ciclistas comienzan a cobrar una especial importancia, como también la van teniendo vehículos eléctricos en cualquiera de sus variantes. Esto se comprueba viendo cómo las políticas de movilidad y seguridad vial que vienen desarrollando

Mesa Nacional de la Bicicleta

desde hace tiempo las administraciones locales se orientan a dos objetivos principales: de un lado, la pacificación del tráfico urbano y, de otro, *el fomento de la bicicleta como medio de transporte preferente* y cada vez más integrado en el flujo circulatorio de los vehículos”.

Es fundamental que la idea-fuerza que empuje el Plan Nacional de la Bicicleta sea la de la **bicicleta como vehículo preferente**. Preferencia que se apoya en dos pilares básicos: *preferencia del ciclista*, por ser el conductor más vulnerable en el tráfico rodado, y *preferencia de la bicicleta*, por ser el único vehículo privado que cumple la función social de desarrollar una movilidad sostenible.

A los ciclistas hay que protegerlos y darles un trato preferente, sean mayoría o minoría sobre el asfalto, porque constituyen un grupo vulnerable. Pero, además, con independencia de su fragilidad, merecen también una especial protección por usar un vehículo que es clave en el logro de una movilidad sostenible. Los vehículos de transporte colectivo no son vulnerables, pero reciben un trato preferente (aparcamientos, carriles exclusivos, fiscalidad favorable, etc) por su función social en una movilidad sostenible. Por tanto, la consideración de la bicicleta como vehículo preferente no es una “concesión” a los ciclistas, sino una necesidad en una sociedad que aspira a una ciudad saludable.

Habida cuenta de que el tráfico rodado actual es, en demasiadas ocasiones, un terreno hostil para la bicicleta e impide que ésta despliegue su función social, es necesario pacificar este tráfico rodado, adoptando medidas que reviertan la situación, incluso con regulaciones que podrían calificarse de *discriminaciones positivas*. Es decir, con normas dirigidas a primar a la bicicleta (vehículo no contaminante y de baja peligrosidad) sobre el coche particular (aunque los usuarios de éstos sean más), al objeto de favorecer el acceso en bicicleta al tráfico rodado de quienes lo desean, pero no se atreven, o de quienes ni siquiera lo han pensado como una opción por el temor a un tráfico de riesgo, regulado por unas normas pensadas para la circulación de vehículos a motor.

Desde la óptica de los intereses colectivos, de ciudad, los conductores y acompañantes de vehículos privados a motor ni siquiera son mayoría frente a la totalidad de la población, que padece los efectos del tráfico de estos vehículos (contaminación del aire y acústica, gasto en infraestructuras y servicios de regulación y mantenimiento, alta siniestralidad, etc.). En términos de libertad, una actividad socialmente nociva debe tener un precio en consonancia con el daño que se genera. En unos casos se paga con la limitación de la libertad (prohibición de circulación en determinadas zonas y horas), en otros con restricciones de espacio, reservando carriles para transporte colectivo o no contaminante, y en otros más pacificando el tráfico con límites más bajos de velocidad máxima permitida o con peajes de acceso al anillo central de la ciudad. Es por ello que una actividad saludable y que favorece la movilidad sostenible, como el desplazamiento en bicicleta, debe tener un trato preferente.

1.4.3 Estímulo del desplazamiento en bicicleta

Estimular el ciclismo diario es un medio efectivo, económico, y ecológico para

Plan Nacional de la Bicicleta

satisfacer muchas necesidades de desplazamiento, resolviendo al mismo tiempo distintos problemas de tráfico y medioambientales, a la vez que se lograría un ahorro de miles de millones de euros en gasto sanitario.

La bicicleta es un medio de transporte flexible para los desplazamientos urbanos e interurbanos, así como para la práctica deportiva, el ocio y el turismo. No contamina, es silenciosa, rápida en pequeñas y medianas distancias, económica, fácil de usar y beneficiosa para la salud, la economía y la mejora de la calidad ambiental. No en vano más de 1.000 millones de personas optan por utilizarla en sus desplazamientos cotidianos en nuestro planeta, siendo en consecuencia el vehículo más empleado por la Humanidad.

La creación de un marco que permitiera el incremento del uso de la bicicleta en sus distintas vertientes (deportiva, recreativa o como medio de transporte cotidiano), haciéndola más segura y debidamente combinada con los sistemas de transporte público, aseguraría a la ciudadanía una movilidad y accesibilidad más fácil y eficaz.

El potencial social de la bicicleta es mucho mayor de lo que en nuestro país se ha venido percibiendo en los últimos años. En efecto, la mayor parte de la población está a favor de unas políticas de movilidad alternativas a las que han venido otorgando la hegemonía al automóvil, como se ha registrado en las encuestas realizadas en las ediciones de la Semana de la Movilidad que todos los años se realiza en septiembre auspiciada por la UE y coordinada por el gobierno español.

2. Herramientas de planificación y gestión

2.1 Desarrollo estratégico para el Plan Nacional de la Bicicleta

El desarrollo del Plan Nacional de la Bicicleta habrá de contar con estrategias concretadas en programas y estos en acciones. Asimismo, deberá contar con una temporización realista y secuenciada, con prioridades y plazos.

Para la elaboración del Plan es necesario crear una estructura organizativa capaz de ponerlo en marcha y de redactar su contenido. La primera medida del Plan es dotar a esta estructura de permanencia en el tiempo, porque el Plan debe ser el primero de otros con una cadencia indefinida, dando lugar a sucesivos Planes, como ocurre en los países de nuestro entorno, ya que la movilidad sostenible y la bicicleta no se agotan en un Plan; precisan de continuidad y permanencia.

La estructura organizativa que soporta el Plan para su elaboración y seguimiento consistirá en la creación por el Gobierno de España de la **Agencia Estatal de la Bicicleta**, alentando a que en las Comunidades Autónomas y en las Entidades Locales se creen también las correspondientes **Agencias Autonómicas y Locales de la Bicicleta**.

El Plan ha de significar un gran “*Pacto por la movilidad sostenible y la bicicleta*” y en él se trazarán los programas sectoriales de actuación que lo lleven a la práctica y se propondrán los cambios normativos necesarios que permitan su ejecución. Nada de lo que pueda afectar a la movilidad ciclista y a su integración normalizada en el sistema de transporte urbano e interurbano será ajeno a este Plan. El Objetivo es que con las medidas previstas en el Plan se consiga, de un lado, corregir las limitaciones y barreras que impiden el desarrollo del uso de la bicicleta como vehículo de desplazamiento urbano e interurbano. De otro, promover las condiciones para que la bicicleta cumpla la función social que le es inherente como vehículo no contaminante y saludable, y por ello desplazarse en bicicleta debe ser algo habitual en un país del siglo XXI, que no sólo exige una movilidad sostenible, sino también la estimulación de hábitos sanos.

2.2 La Agencia Estatal de la Bicicleta

La Agencia Estatal de la Bicicleta se concibe como un organismo público autónomo de participación, planificación y gestión, creado por el Gobierno y adscrito al Ministerio de la Presidencia, para la inclusión de la bicicleta como instrumento fundamental en las políticas de movilidad sostenible y saludable.

Como afirma la propia Comisión Europea: «*la creación de un departamento de*

Plan Nacional de la Bicicleta

la bicicleta es una condición 'sine qua non' para desarrollar una política de la bicicleta realista y eficaz¹²». Por lo tanto, esta Agencia debería ser un organismo autónomo con financiación y personal propio y autoridad suficiente para poder realizar con eficacia y calidad todas las funciones que se le asignarían.

Para el cumplimiento de sus funciones y dada la transversalidad sectorial y competencial de su objeto, la Agencia deberá coordinar la actividad de los Ministerios que de una u otra manera afecte a la bicicleta, así como buscar la complementariedad y las sinergias de políticas territoriales emanadas o propuestas por las Comunidades Autónomas y por las Entidades Locales.

La primera misión de la Agencia será la elaboración del Plan Nacional de la Bicicleta. Para ello deberá definir, impulsar, coordinar y evaluar el desarrollo y aplicación del Plan Nacional de la Bicicleta, así como de garantizar su coherencia y el cumplimiento de los compromisos adquiridos con el resto de estrategias españolas en las que la movilidad y la bicicleta están incluidas.

Las funciones y competencias de la Agencia Estatal de la Bicicleta serían, entre otras, las siguientes:

- a) Aprobar un cronograma del Plan
- b) Promover un pacto estatal por la movilidad sostenible y la bicicleta y el impulso del Foro social, la Comisión interministerial y la Conferencia interterritorial de la bicicleta
- c) Desarrollar y hacer un seguimiento del Plan Nacional de la Bicicleta, así como de los planes sectoriales y proyectos concretos derivados del mismo, integrando todas las medidas y propuestas integradas en diversas normativas y estrategias españolas y europeas referentes a la bicicleta (como las de seguridad vial, cambio climático, eficiencia energética, calidad del aire, movilidad sostenible, PEIT/PITVA...)
- d) Elaborar y proponer a los órganos competentes del Estado proyectos y planes sectoriales a nivel local, autonómico y nacional para la consecución de los objetivos del Plan.
- e) Impulsar la creación de planes autonómicos y locales (metropolitanos o territoriales, mejor que municipales) y de agencias territoriales de la bicicleta y potenciar una red entre todas ellas.
- f) Proponer los mecanismos oportunos de financiación de dichos proyectos y planes sectoriales a los órganos competentes del Estado. En su caso, recabar fondos europeos e internacionales para ello.
- g) Proponer normas técnicas sobre vías ciclistas y denunciar aquellas que no cumplan los estándares mínimos.
- h) Velar porque las reglamentaciones y acciones no vayan en contra de la promoción del uso de la bicicleta.
- i) Participar en entidades y eventos relacionados con la movilidad ciclista.
- j) Elaborar y difundir de estudios e investigaciones relacionados con la bicicleta y la movilidad sostenible.
- k) Proporcionar información técnica a profesionales del mundo de la

¹² J. Dekoster, U. Schollaert (2000): *“En bici, hacia ciudades sin malos humos”*. pág. 55. Oficina de Publicaciones Oficiales de las Comunidades Europeas. Luxemburgo. Este documento se puede obtener en la siguiente dirección: http://europa.eu.int/comm/environment/cycling/cycling_es.pdf

Mesa Nacional de la Bicicleta

bicicleta, la planificación urbana, la seguridad vial.

- l) Otorgar subvenciones dirigidas a financiar programas e inversiones de promoción del uso de la bicicleta, del cambio en la cultura de la movilidad.
- m) Informar con carácter preceptivo en la elaboración de proyectos de ley o de reglamento que afecten a la bicicleta y a la movilidad sostenible.

El organigrama de la Agencia sería el siguiente:



2.2.1 La Dirección de la Agencia

El Gobierno, a propuesta del Ministerio de la Presidencia, y consultada la Mesa Nacional de la Bicicleta, nombrará a la persona que ocupe la Dirección de la Agencia. Su función será dirigir y coordinar las actividades de la Agencia, para lo cual se valdrá de una Comisión Permanente y de los organismos que la componen.

El Director/a presidirá la Comisión Interministerial y la Conferencia Interterritorial. Nombrará, a propuesta del Foro Social, al Director del Observatorio de la Bicicleta

En relación con el Plan Nacional de la Bicicleta, impulsará su realización y velará por el cumplimiento del cronograma establecido. Una vez aprobado el proyecto del Plan, lo presentará al Gobierno para su aprobación y dará cuenta del mismo en las Cortes.

2.2.2 La Comisión Permanente

La Agencia del Plan Nacional de la Bicicleta tendrá una Comisión Permanente compuesta por los siguientes miembros:

- Titular de la Dirección de la Agencia
- Dos representantes de la Comisión interministerial
- Cinco representantes de la Conferencia interterritorial (2 de Comunidades Autónomas y 3 de municipios)
- Dos representantes del Foro social

- Responsable del Observatorio de la Bicicleta

La función de la Comisión Permanente será la de actuar como órgano de gobierno de la Agencia, tanto en lo que respecta a la elaboración y corrección del Plan Nacional de la Bicicleta, como en la vigilancia sobre su grado de cumplimiento.

La Comisión elaborará anualmente un Informe en el que dará cuenta de la Actividad de la Agencia y del nivel de ejecución del cronograma establecido en el Plan Nacional.

La periodicidad de reunión de esta Comisión será como mínimo de tres meses.

2.2.3 La Comisión Interministerial

Dado que las materias e iniciativas relacionadas directa o indirectamente con los desplazamientos ciclistas están diseminadas entre distintos ministerios y departamentos (circulación, transportes, urbanismo, educación, deportes, juventud, economía, empleo, innovación...), este órgano administrativo, formado por representantes de los ministerios afectados, tendría como función proponer actuaciones relacionadas con la bicicleta y la movilidad sostenible y garantizar una necesaria coordinación horizontal en las materias objeto de la Agencia.

El Director/a de la Agencia presidirá las reuniones de la Comisión y le encomendará las tareas previamente aprobadas por la Comisión Permanente.

2.2.4 La Conferencia interterritorial

Estará formada por dos representantes la Comisión interministerial, un representante de cada Comunidad Autónoma y por diez representantes de los Municipios de España, designados por la Federación Española de Municipios y Provincias, de los que cinco, al menos, deben corresponder a entes locales integrados en la Red de Ciudades por la Bicicleta. La Conferencia estará Presidida por el/la Director/a de la Agencia.

La Conferencia tendrá como función exponer y debatir propuestas sobre el uso y promoción de la bicicleta en los correspondientes ámbitos territoriales, contrastar experiencias y buscar fórmulas de cooperación, coordinación y de planificación básica común en estrategias y políticas de movilidad sostenible relacionadas con la bicicleta.

2.2.5 El Foro Social

Estaría formado por las organizaciones más representativas de todos los sectores vinculados a la bicicleta y su función sería transmitir a la *Comisión permanente de la Agencia* las propuestas y demandas de los usuarios, organizaciones y federaciones ciclistas, fabricantes y comerciales de la bicicleta. Igualmente tendrá como función transmitir a la sociedad las medidas concretas derivadas del Plan y, en general, de la Agencia.

Se trata de un órgano de participación social, que será particularmente

Mesa Nacional de la Bicicleta

relevante en la elaboración del Plan Nacional de la Bicicleta. La promoción de la movilidad en bicicleta supone un cambio en la cultura de la movilidad donde primen las personas (su salud y seguridad) sobre los vehículos a motor (rapidez) Ello no tiene una solución sólo técnica sino principalmente social y debe, por tanto, contar con el encuentro y diálogo de los diferentes actores y agentes interesados en la movilidad y el transporte -intermodalidad-.

Dadas estas funciones el Foro Social tendría una presencia relevante en el Observatorio de la Bicicleta.

2.2.6 Observatorio de la Bicicleta

El Observatorio de la Bicicleta estará dirigido por la persona que designe el Director/a de la Agencia, a propuesta de la Comisión Permanente. El Observatorio tendrá un Consejo Asesor en el que estarán presentes un representante de cada uno de los demás organismos de la Agencia, Su función principal será tener un conocimiento fiel de la movilidad ciclista y sus tendencias (y condicionantes), del marco normativo y estratégico, de buenas prácticas nacionales y extranjeras. El trabajo estadístico será fundamental para diagnosticar y evaluar el desarrollo y aplicación del Plan y, en consecuencia, proponer cambios y sugerencias para la mejor movilidad ciclista y de modos no motorizados.

Dentro de esta función general cobran especial relevancia las siguientes tareas del Observatorio:

- a) Elaboración de bases documentales, transferencia de conocimientos e impulso de la participación en relación con el uso de la bicicleta y la movilidad sostenible.
- b) Elaboración y recopilación de datos sobre venta, utilización y propiedad de bicicletas.
- c) Seguimiento normativo y jurisprudencial del uso de la bicicleta, así como disponer de un servicio de consulta de ámbito normativo para el ciclista.
- d) Elaboración del Barómetro Anual de la Bicicleta.
- e) Elaboración de un Informe Anual a presentar ante la Comisión Permanente.
- f) Relación con estamentos autonómicos, locales e internacionales homónimos.

2.2.7 La Oficina Ejecutiva

La Agencia no podría funcionar sin una Oficina Ejecutiva de carácter administrativo, que dé apoyo burocrático a la Agencia y a sus distintos organismos.

2.3 Duración del Plan

El Plan tendrá una duración de diez años y deberá contener un cronograma a corto, medio y largo plazo, con indicación de programas de actuación, medidas concretas a realizar y objetivos a conseguir.

2.4 Memoria Económica de la Agencia y del Plan

La Agencia Estatal de la bicicleta deberá tener una partida presupuestaria que financie sus actividades y su aparato administrativo. De manera singular, el Plan Nacional de la Bicicleta deberá contener una financiación suficiente para su elaboración y ejecución.. Igualmente, el Plan ha de contar con una memoria económica que justifique sus necesidades financieras, así como estar sometida a los instrumentos establecidos para el control y fiscalización del gasto.

3. Marco normativo del Plan

Una pieza clave en el desarrollo del Plan Nacional de la Bicicleta es su concreción normativa, porque el ordenamiento jurídico es la herramienta fundamental para dar efectividad a los principios y directrices del Plan. La tarea es compleja por la transversalidad material o sectorial y competencial que supone un Plan Nacional de la bicicleta. Hay una **transversalidad sectorial**, porque afecta a muy diversos ámbitos del ordenamiento jurídico. No sólo al más inmediato, como puede ser el vasto campo del derecho administrativo, sino también a otros como el mercantil, laboral, civil, fiscal o penal. De ahí, que en la estructura organizativa del Plan haya una Comisión interministerial.

La complejidad se acrecienta porque la transversalidad material se combina con una **transversalidad competencial**, de signo territorial multinivel: Unión Europea, Estado, Comunidades Autónomas y Entidades locales. De ahí que en la estructura del Plan haya una Conferencia interterritorial.

En los cambios normativos que habría de contemplar el Plan no sólo han de incluirse aquellos que de una manera directa afectan a la bicicleta, sino también aquellos otros que de manera indirecta pudieran beneficiar su uso, bien promoviendo medidas favorables, incluso con discriminaciones positivas, bien eliminando barreras que le perjudican.

3.1. Derecho Internacional

Nuestra pertenencia a la Unión Europea no puede hacernos olvidar que España tiene suscritos diversos Convenios internacionales que afectan a la circulación en bicicleta. Se trata de instrumentos jurídicos del siglo XX, como la Convención sobre la Circulación Vial, y la Convención sobre la Señalización Vial, ambas firmadas en Viena el 8 de noviembre de 1968, y que aunque no fueron ratificadas por nuestro país, sí se incluyó su contenido en el Reglamento General de Circulación.

En aras de la uniformidad, sería necesario que el Plan contemplase el impulso hacia una nueva Convención en el siglo XXI en materia de circulación y señalización que incluyese a la bicicleta como vehículo de pleno derecho.

3.2. Derecho Comunitario

La Unión Europea juega un papel primordial en el avance de las políticas de movilidad sostenible, en general, y de la promoción de la bicicleta como vehículo saludable, en particular. Por ello es importante que la Agencia del Plan Nacional de la Bicicleta impulse en la fase ascendente de creación del Derecho Europeo propuestas que, bien como reglamentos bien como directivas, reviertan en una normativa española que sitúe a la bicicleta en el lugar que le corresponde dentro de aquellas políticas de movilidad sostenible.

Las líneas maestras que se deben impulsar en los órganos rectores de la Unión

Europea son las siguientes:

3.2.1 Infraestructuras

- a) Elaboración de una directiva sobre requisitos técnicos de las vías ciclistas, ciclocarriles, aceras bici e intersecciones ciclistas (anchos mínimos, obstáculos, radios de curvatura, porcentajes máximos de rampas y escalones, etc.).
- b) Apuesta decidida por la red EuroVelo y otras redes de comunicación ciclista europea.

3.2.2 Circulación y Seguridad Vial

- a) Unificación de la señalización ciclista en toda la UE.
- b) Implantación de la ciudad 30. En zona urbana, en cada calle un carril al menos ha de ser con velocidad máxima limitada a 30Km/h.
- c) Trato normativo preferente a la bicicleta, no sólo para garantizar la seguridad del ciclista, sino para fomentar la función social que cumple la bicicleta, incluso estableciendo para ello discriminaciones positivas.
- d) Incremento de la seguridad en el diseño de camiones, en los requisitos UE referidos a la visibilidad de las cabinas para reducir los accidentes por impacto con otros vehículos y peatones.
- e) Propuestas al Grupo de Alto Nivel de Seguridad Vial, creado en 1989, para que establezca recomendaciones específicas en relación con la seguridad ciclista.
- f) Regulación positiva para la instalación y uso de portabicicletas exteriores en los autobuses urbanos e interurbanos, y eventualmente tranvías y trolebuses, que tan buenos resultados han ofrecido en Canadá y EE.UU., habiéndose constatado su inocuidad para el resto de usuarios de las vías públicas.

3.2.3 Administración y estadística

- a) Registro europeo de bicicletas.
- b) Incorporación de la bicicleta a las estadísticas europeas de compra, transporte, siniestralidad, turismo, robo, etc.
- c) Unificación de criterios para medir el reparto modal y siniestralidad en los países miembros.

3.2.4 Transporte

- a) Incluir a las redes ciclistas dentro de la red de transporte europeo a efectos de financiación europea, lo cual daría un necesario impulso al uso de la bicicleta.
- b) Directiva que garantice la intermodalidad de la bicicleta con los medios de transporte público, en especial con el ferrocarril.

3.2.5 Industria

- a) Directiva de lucha contra el fraude y tráfico ilegal de bicicletas.
- b) Homologación técnica para los racks de bicicletas en autobuses urbanos e interurbanos.

3.2.6 Medio ambiente

- a) Actualizar la Directiva Comunitaria contra la contaminación en zonas urbanas, restringiendo el acceso de vehículos a motor a las zonas más contaminadas y promoción de la bicicleta como vehículo no contaminante.
- b) Urbanismo medioambiental. Recuperación del suelo a través del fomento de la movilidad sostenible.

3.2.7 Laboral

- a) Directiva que promueva los desplazamientos en bicicleta al trabajo, incluyendo los accidentes laborales *in itinere*.
- b) Normas que fomenten en parques empresariales el uso interno de transporte en bicicleta.
- c) Seguridad en el trabajo, regulando los desplazamientos y la bicicleta como instrumento de trabajo.
- d) Infraestructuras en empresas que faciliten el aparcamiento y guarda de bicicletas de los empleados, así como la provisión de duchas y taquillas.

3.2.8 Educación

- a) Planes educativos de enseñanza vial en autoescuelas a través de las recomendaciones que haga el Grupo de Alto Nivel de Seguridad Vial, creado en 1989.
- b) Planes y programas para ir al colegio en bicicleta, incluyendo la recomendación de una asignatura obligatoria de seguridad vial, con especial atención al uso de la bicicleta por escolares.

3.2.9 Fiscalidad

- a) Reducción del tipo del IVA aplicable a bicicletas, en todas sus facetas, compra, alquiler, reparación, etc.
- b) Fiscalidad que favorezca el desplazamiento en bicicleta al trabajo.

3.2.10 Urbanismo

- a) Programas europeos sobre urbanismo medioambiental sostenible, que incluyan en sus “estrategias innovadoras” el control del uso del suelo desde la perspectiva medioambiental.
- b) Programas de Acción medioambiental. (En el Séptimo Programa Comunitario de Acción en materia de medio ambiente 2013-2020, con el lema “Vivir bien, respetando los límites de nuestro planeta”, se expone la necesidad de dar un mayor peso a los desplazamientos en bicicleta, al igual que en el Sexto Programa).
- c) Fondos estructurales para promoción de turismo sostenible y de pistas ciclables.

3.2.11 Consumidores

- a) Inclusión en las normas de protección de los consumidores de garantías y responsabilidades por los defectos en los componentes de ciclos procedentes de diversos fabricantes y países y ensamblados en España.

3.2.12 Seguros e indemnizaciones

- a) Sistema europeo de baremos de indemnización por accidente de tráfico.

3.3. Derecho estatal

Los principales sectores del ordenamiento jurídico que habría que estudiar y que podrían ser objeto de reforma para dotar al Plan Nacional de la Bicicleta de una mayor eficacia serían los siguientes:

3.3.1 Derecho Administrativo

3.3.1.1 Circulación y seguridad Vial

- Nueva Ley de Circulación, que sea de Tráfico, Seguridad Vial y Movilidad sostenible, que no se centralice en los vehículos a motor y que dé trato preferente a la bicicleta, tanto por la seguridad del ciclista como por la función social que cumple la bicicleta en la movilidad sostenible.
- Dentro de esa ley, establecimiento de un régimen sancionador adecuado y proporcional a la peligrosidad del vehículo y a la peligrosidad de las acciones.
- Reglamento General de Circulación acorde con esta nueva Ley.
- Una propuesta de mejoras concretas consta en el escrito de alegaciones de miembros de la Mesa Nacional de la Bicicleta, tanto al proyecto de Ley de reforma de la Ley de Tráfico como al proyecto de reforma del Reglamento General de Circulación.
- Estadísticas de siniestralidad que incluya detalladamente a las bicicletas y a los ciclistas.
- Establecimiento de horarios de reducción de velocidad en aquellos tramos frecuentados por ciclistas, una vez realizado el estudio sobre los tramos más frecuentados por ciclistas en todo el territorio nacional.
- Regulación de controles efectivos en las certificaciones de los exámenes psicotécnicos para obtener o renovar el permiso de circulación de vehículos, especialmente en materia de evaluación psicológica.
- Establecimiento de la obligatoriedad por parte de los municipios de realizar un determinado número de controles aleatorios de velocidad mensual.
- Endurecimiento de las sanciones por las infracciones administrativas de los conductores a motor, relacionadas con la seguridad de los peatones y ciclistas, que no sean constitutivas de delito o falta.
- Tipificación como infracción administrativa de cualquier conducta inductora o apologética de la violencia vial.

3.3.1.2 Transporte

- Transporte intermodal, especialmente en bus y ferrocarril.
- Transporte de personas y mercancías en bicicleta.
- Regulación de la movilidad sostenible

3.3.1.3 Educación

- Enseñanza obligatoria de normas de circulación y seguridad vial en primaria y secundaria.
- Crear y potenciar en las universidades cátedras e institutos de investigación sobre seguridad vial.
- Regulación de planes y programas para ir al colegio en bicicleta.
- Dotación de aparcamientos para bicicletas seguros, accesibles y vigilados o en lugares visibles, a todos los centros docentes, públicos o privados.
- Incluir en los ciclos de Formación Profesional una especialidad sobre diseño y taller de bicicletas normales y eléctricas.
- Regulación en los programas de formación de los cuerpos y fuerzas de seguridad del Estado y de los entes territoriales encargados de la seguridad vial para que haya una enseñanza específica sobre la protección del ciclista y los deberes al respecto de los conductores de vehículos a motor.
- Programas de enseñanza en la Escuela Judicial sobre la bicicleta y el ciclista en relación con la seguridad vial, las causas de siniestralidad y el régimen indemnizatorio a las víctimas ciclistas.

3.3.1.4 Urbanismo

- Urbanismo medioambiental. Recuperación del suelo para fines de movilidad sostenible.
- Obligatoriedad de incluir en los Planes Generales de Ordenación Urbana las vías ciclistas y las infraestructuras de calmado de tráfico.
- Mobiliario urbano para aparcamiento y guarda de bicicletas. Normas técnicas para evitar que se instalen nuevos aparcamientos públicos de bicicletas que no permitan el cuadro de éstas.
- Modificaciones en la ordenación del suelo urbano para creación de vías ciclistas y medidas especiales para calmar el tráfico en los accesos a centros escolares y universidades.

3.3.1.5 Infraestructura vial

- Normativa básica sobre diseño de vías, señalización y calmado de tráfico.
- Planes de conservación de la red vial en buenas condiciones, con especial mención a los arcones y a su adecuación para el tránsito de bicicletas.
- Normativa técnica sobre pintura de señalización antideslizante y sobre elementos reflectantes que no pongan en peligro la seguridad del ciclista.
- Propuestas vinculantes de la Agencia Estatal de la Bicicleta sobre seguridad de la infraestructura viaria, con especial atención a los puntos negros de riesgo para el ciclista.
- Programas de creación de rutas paralelas a las autovías y autopistas para su uso por bicicletas. Creación de ciclovías.
- Programas de recuperación para el uso ciclista de infraestructuras ferroviarias abandonadas y su conexión entre ellas.

3.3.1.6 Vivienda

- Código Técnico de Edificación, que incluya la obligatoriedad de espacios reservados para las bicicletas en portales y garajes.
- Rampas de acceso a los edificios, garajes y trasteros.

3.3.1.7 Medio ambiente

- Restricción de la circulación de vehículos en zonas con ambiente contaminado.
- Limitaciones de velocidad y de uso de vehículos contaminantes.
- Autorización regulada para circular en bicicleta por espacios protegidos.
- Desarrollo de las directivas comunitarias y de las recomendaciones de la Unión Europea en materia medioambiental.
- Normas medioambientales de fomento de la bicicleta como vehículo no contaminante.

3.3.1.8 Industria y Comercio

- Coordinación con la normativa en materia de circulación, a efectos de las homologaciones de bicicletas y componentes. Autorización de modelos y tipos de bicicletas comercializados legalmente en otros países europeos.
- Lucha contra falsificaciones de productos que afectan a la seguridad de los usuarios por parte de las autoridades de consumo en virtud de la normativa sobre comercialización de ciclos.
- Lucha contra la comercialización de ciclos que no cumplan la normativa técnica establecida al efecto.
- Inclusión en la normativa de áreas de servicio de dispositivos de ayuda al ciclista, especialmente en materia de aire y pinchazos.

3.3.1.9 Turismo

- Programas de recuperación de infraestructuras abandonadas para su explotación turística como rutas ciclistas.
- Desarrollo normativo de la Red Eurovelo en los tramos españoles.
- Regulación del turismo verde, con un específico tratamiento de la bicicleta y de rutas en bicicleta.
- Obligatoriedad de guarda bicicletas en hoteles, especialmente en turismo rural.

3.3.1.10 Régimen local.

- Legislación básica de Régimen Local que imponga a las entidades locales un mínimo de servicios en relación con la bicicleta.
- Coordinación con las entidades locales en planes y políticas de promoción de la bicicleta.

3.3.1.11 Administraciones públicas y uso de la bicicleta.

- Utilización de la bicicleta como vehículo oficial de funcionarios y de mercancías.

Mesa Nacional de la Bicicleta

- Incentivación del uso de la bicicleta por el personal al servicio de las Administraciones públicas.

3.3.1.12 Estadística

- Incluir en la regulación de estadísticas oficiales apartados específicos sobre el uso de la bicicleta.
- Vinculación de los servicios estadísticos con los Observatorios de la Bicicleta en sus distintos niveles territoriales.

3.3.1.13 Deporte

- Adaptación de la normativa a las diversas variantes del uso y tipo de bicicletas.
- Regulación de las competiciones deportivas adaptándose el Reglamento de la Circulación a sus singularidades, para no entorpecer o impedir la práctica deportiva.
- Regulación de las competiciones deportivas y de las marchas cicloturistas con menos requisitos burocráticos.
- Reforma de la normativa de seguro de accidentes deportivos, para garantizar el cumplimiento de los mínimos exigidos y con un sistema de actualización de cuantías y coberturas acorde con la realidad.

3.3.1.14 Animales

- Establecimiento de criterio universal de la responsabilidad del propietario de los animales causantes de accidentes en las vías públicas cuando éste sea identificado, o del titular de la explotación cinegética en su caso, así como del titular de la vía de no poder determinarse la propiedad del animal causante del siniestro, y siempre que el accidentado no infringiera normas de seguridad vial, sin perjuicio de que la Administración ejerza la acción de regreso sobre el propietario del coto o del parque natural.

3.3.2 Derecho Civil y mercantil

3.3.2.1 Propiedad horizontal

- Regulación de las normas de Comunidad de vecinos para no impedir el acceso de la bicicleta al inmueble o su transporte en el ascensor.
- Regulación de las normas de Comunidad de Vecinos para que se destine algún espacio comunitario para el depósito de bicicletas y que sea suficiente y accesible.
- Regulación de la minoría de edad en materia de uso de la bicicleta, a los efectos de presumir el consentimiento paterno en la participación del menor en actividades ciclistas que no sean de riesgo, cuando su madurez personal permita suponer dicho consentimiento
- Modificación de la Ley de Propiedad Horizontal para reducir al mínimo los *quorum* requeridos para la instalación de cualquier elemento o eliminación de cualquier restricción para favorecer el uso diario de la bicicleta.

3.3.2.2 Seguros y responsabilidad contractual y extracontractual

- Exigencia de que los seguros del hogar y los de automóviles cubran la responsabilidad civil de los daños causados a terceros por los titulares del seguro o sus familiares directos (cónyuge y descendientes) , y de cobertura jurídica de asistencia letrada, a elección del asegurado, cuando sean víctimas de un accidente en el uso de ciclos.
- Regulación de los seguros de actividades cicloturistas y deportivas, en especial la responsabilidad por la participación de menores de edad.
- Revisión de los baremos indemnizatorios, excesivamente abiertos a la discrecionalidad.
- Presunción *iuris tantum* de culpabilidad de los automovilistas, ante cualquier accidente que involucre a peatones o ciclistas, algo muy común en la legislación de otros países europeos.
- Modificación de la Ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor, para impedir que pueda aplicarse la concurrencia de culpas en accidentes con víctimas ciclistas, por el hecho de no portar éstos casco protector.

3.3.2.3 Consumidores y garantías

- Regulación del alquiler de ciclos.
- Regulación del transporte de personas y mercancías en ciclos.
- Regulación de garantías en la compraventa de bicicletas y componentes.

3.3.2.4 Marcas y patentes

- Regulación de esta materia en relación con ciclos montados con componentes de diversos fabricantes y países.

3.3.2.5 Comercio y distribución

- Normativa sancionadora eficaz sobre intrusismo y falsificaciones, en especial las que afectan a la seguridad de los usuarios.
- Normativa sancionadora eficaz sobre comercialización de ciclos que incumplen la normativa técnica de ciclos.
- Normativa sobre competencia desleal.

3.3.3 Derecho Penal

3.3.3.1 Delitos y faltas de robo y hurto de bicicleta

- Inclusión de las bicicletas dentro de los delitos y faltas de “robo y hurto de uso de vehículos”, actualmente referidos sólo a vehículos a motor.

3.3.3.2 Delitos contra la seguridad vial

- Dentro de los delitos contra la seguridad vial, inclusión como presunción de conducción con temeridad manifiesta el adelantamiento indebido a ciclistas provocando alcance o caída, aunque no resulten de ello lesiones, ya que supone actuar con desprecio a la vida de los demás.

- Comercialización o primera puesta en mercado de bicicletas y componentes que, incumpliendo la normativa técnica establecida al efecto, entrañe un riesgo evidente y grave para la seguridad del ciclista.
- Mantener en el Código Penal la falta de imprudencia simple, y transformar la falta de imprudencia grave en todo caso en delito cuando exista una infracción a una norma considerada como infracción grave o muy grave en la Ley de Seguridad Vial siempre que exista resultado lesivo para la víctima en el que precise tratamiento médico o que a resultas de las lesiones el perjudicado quede con secuelas funcionales o estéticas, aunque sean de mínima consideración.
- Introducir como figura delictiva el darse a la fuga tras provocar un accidente, con independencia de que concurra o no el delito de omisión del socorro debido.
- Personación en juicio de la Fiscalía ante todos los procesos por accidente con víctimas, para evitar que el causante del mismo resulte impune ante el acuerdo con las aseguradoras, y que continuará con la acción penal en todo caso.
- Endurecimiento de las penas impuestas a los conductores, relacionadas con la seguridad de peatones y ciclistas, que sean constitutivas de delito o falta.

3.3.4 Derecho Laboral

3.3.4.1 Salud y seguridad laboral

- Regulación del accidente “in itinere” desplazándose el trabajador en bicicleta.
- Regulación del reparto de mercancías y del transporte de personas en bicicleta o triciclos.

3.3.4.2 Regulación de jornada y salario

- Horario de entrada y salida flexible para quien se desplaza al trabajo en bicicleta.
- La compra y el uso de la bicicleta como retribución flexible.
- Incentivos en forma de cómputo de trabajo efectivo.

3.3.5 Derecho fiscal y tributario

3.3.5.1 Fiscalidad de la bicicleta

- Fiscalidad de la compra de bicicleta en general, y de las eléctricas en particular, como vehículo de movilidad sostenible.

3.3.5.2 Fiscalidad y empresa.

- La compra de bicicletas como beneficios de retribución flexible para los trabajadores.
- Desgravaciones a empresas con flota de bicicletas.

3.3.5.3 Planes PIVE

- Inclusión de la bicicleta en Programas de Incentivo a Vehículos Eficientes. Plan PIMA AIRE, eliminando la excesiva

desproporción de recursos entre los afectados a la compra de automóviles y los destinados a la bicicleta.

- Subvenciones a entidades públicas y privadas que compren bicicletas para Turismo rural y para alquiler de bicicletas, entre otras actividades de interés para el comercio y la movilidad sostenible.
- Préstamos sin intereses y ayudas a la compra de bicicletas.

3.4 Derecho de las Comunidades Autónomas

Habría que incidir en las materias descritas en los apartados anteriores y cuya regulación o desarrollo sean competencia de las Comunidades Autónomas.

3.5. Derecho local

3.5.1 Ordenanzas municipales

3.5.1.1 Ordenanzas de movilidad

- Las ordenanzas municipales deberían contemplar y regular las materias descritas en los anteriores apartados siempre que sean de su competencia, de acuerdo con la legislación básica estatal y respetando la de las Comunidades Autónomas. Será fundamental que la legislación básica del Estado sea lo más favorable posible al uso de la bici, así se establecerá una amplia uniformidad en todas las ordenanzas municipales de tráfico y movilidad.
- Especial atención, por tanto, debería prestarse a las ordenanzas de tráfico y movilidad, para que establezcan una especial protección al ciclista y un trato preferente a la bicicleta.

3.5.1.2 Ordenanza de parques, jardines y sendas ciclables

- Regulación de parques y jardines, incluidos los pertenecientes a Patrimonio, en relación con el uso de ciclos, con el fin de flexibilizar y normalizar su uso a menores de 14 años en todo caso, así como el tránsito de bicicletas para el resto de usuarios, bien creando espacios de uso compartido con peatones o en su defecto llevadas a mano. En el caso de parques de gran tamaño, normalizar para todas las edades, especialmente cuando suponen lugares de paso urbanos o interurbanos, siempre con la debida prioridad peatonal.
- Regulación de sendas ciclables municipales en las que se establezca una ordenación del uso del espacio por viandantes, ciclistas y demás usuarios sobre ruedas.
- Régimen de infracciones y sanciones específicas, sin aplicar por analogía las de la Ley de Tráfico de vehículos a motor.

3.5.2 Infraestructuras y urbanismo

3.5.2.1 Red vial local

- Red de infraestructuras favorables a la bicicleta, ya con vías segregadas, ya con vías de uso compartido.

Mesa Nacional de la Bicicleta

- Establecimiento de señalización específica para bicicletas.
- Regulación e instalación de dispositivos de calmado de tráfico homologados por la UE o por el Estado.
- Elaboración de planos detallados de las vías ciclistas municipales.

3.5.2.2 Aparcamientos

- Red de aparcamientos externos para bicicletas.
- Regulación de aparcamientos públicos interiores con obligación de espacios para depósito de bicicletas.

3.5.2.3 Planes de Ordenación Urbana

- Planes de Ordenación Urbana que contemplen necesariamente la organización del suelo público con viales para la bicicleta y con calmado de tráfico, integrando la bicicleta en la movilidad urbana.

3.5.3 Registro de bicicletas

- Regulación del Registro de bicicletas con arreglo a un sistema informático común para todos los municipios.

3.5.4 Transporte de personas y mercancías y alquiler de bicicletas

- Regulación de transporte de personas y de mercancías en ciclos con remolques o semirremolques.
- Sistema público de alquiler de bicicletas.
- Transporte de bicicletas en autobuses urbanos.

3.5.5 Seguridad

- De la seguridad vial del ciclista ya se ocupa la correspondiente ordenanza municipal
- Seguridad en la situación y vigilancia de aparcamientos de bicicletas frente al robo.
- Persecución del robo o hurto y de la venta de bicicletas robadas.

3.5.6 Coordinación intermunicipal

3.5.6.1 Red de ciudades por la Bicicleta

- Ampliación de miembros y políticas conjuntas de fomento de la movilidad sostenible a través del uso de la bicicleta.
- Regulación coordinada del sistema de registro de bicicletas.
- Conferencias sectoriales sobre cuestiones relacionadas con la bicicleta en las zonas urbanas y rurales.
- Conexiones ciclistas entre ciudades.

3.5.6.2 Federación Española de municipios y Provincias

- Elaboración de ordenanza marco sobre el uso de la bicicleta con el consenso de los agentes sociales ciclistas.
- Fomento de políticas conjuntas que favorezcan el uso de la bicicleta.
- Turismo local en bicicleta.

4. La integración de la bicicleta en la movilidad

El tráfico motorizado ha llegado a unos niveles de tal impacto sobre la salud, la sociedad, la economía y el medio ambiente que es urgente un cambio en el modelo de ciudad y de transporte que nos hemos impuesto.

El coche privado y la ciudad son incompatibles: El diseño de la ciudad y de las calles debe cambiar, olvidar la velocidad de los coches con la que se pretende una difícil fluidez y priorizar el uso social del espacio y los desplazamientos en transporte público, la bici y el caminar.

La bicicleta, por su mayor eficiencia en los desplazamientos urbanos y las condiciones anteriormente mencionadas en el apartado 1 de este documento, puede (y debe) ser el vehículo preferente -ya no alternativo- en la ciudad y debe tener garantías de seguridad y comodidad en las vías interurbanas y para su traslado como equipaje en el transporte público interurbano.

La decisión de usar la bicicleta depende de una cadena de factores y condiciones donde, si falla una de ellas, la cadena se rompe (la sinergia pierde mucha fuerza):

- a) Es básico sentirse seguro en la circulación, sin puntos negros en el recorrido
- b) Tener claras las normas y pensar/sentir que la normativa es razonable y que los agentes de tráfico y la sociedad te amparan (y no te persiguen)
- c) Contar con poder aparcar la bici de forma fácil y sin riesgo de robo, muy cerca de la vivienda y del destino de nuestros desplazamientos
- d) Sentir que el recorrido es cómodo (directo, sin ruidos estridentes, sin sustos, sin contaminación...)
- e) No sentirse ciudadano de segunda por el hecho de ir en bici.

La integración de la bicicleta en la movilidad supone, por lo tanto, las siguientes medidas que se desarrollan a continuación.

4.1 Estándares y homologaciones (el vehículo y las vías)

4.1.1 Diversidad de tipos de ciclos y bicicletas

Reconocimiento de la diversidad de tipos de bicicletas para que puedan circular por todas las calles y vías: las estándar, los tándem, los triciclos, las bicis de carga, las bicis con sillitas adaptadas, las bicis con remolques para niños o equipajes, las bicis reclinadas, etc.

4.1.2 Vías ciclistas

Proliferan cada vez más los carriles y vías llamadas ciclistas con unas condiciones técnicas deficientes, cuando no pésimas, que lejos de suponer una seguridad para el ciclista, se convierten en una trampa, y en no pocas ocasiones resultan intransitables o generadoras de conflicto con peatones y vehículos motorizados. Urge una normativa de obligado cumplimiento sobre las vías ciclistas en base a criterios técnicos que garanticen la seguridad y la comodidad de las mismas, especialmente en las intersecciones. Su anchura, su tipo de firme, las curvas, la distancia/separación desde las aceras y resto de carriles del tráfico.... y los diferentes tipos. Se trata de unos mínimos para cada tipología de vía. Ya existen algunos manuales técnicos a los que se les podría otorgar un rango normativo.

4.2 Ciclismo urbano y metropolitano

4.2.1 Normativa

Los cambios normativos son especialmente necesarios para favorecer el ciclismo urbano y metropolitano, porque es el que mayor impacto tiene en una movilidad sostenible. Esto significa que la normativa estatal básica y las ordenanzas municipales de urbanismo y de circulación deben tener un doble objetivo y hacerlo realidad: garantizar la seguridad del ciclista y establecer las condiciones que favorezcan la función social que cumple la bicicleta en pos de una movilidad sostenible y de una ciudad saludable

La normativa debería ser común en toda un área metropolitana, no puede ser que municipios contiguos de similares características urbanas, poblacionales y viarias tengan normas diferentes para el ciclista.

La Agencia Estatal de la Bicicleta, a través de la Conferencia Interterritorial y auxiliada por el Observatorio de la Bicicleta, debería tener como una de sus prioridades la atención permanente a las innovaciones y cambios necesarios para un desarrollo constante del ciclismo urbano y metropolitano.

4.2.2 Infraestructuras

Las infraestructuras ciclistas en el entorno urbano y metropolitano pueden ser, entre otras, las siguientes:

- a) Vías ciclistas segregadas (en todas sus variantes)
- b) Aparcamientos, escaleras adaptadas para bicis
- c) Semaforización
- d) Calles/zonas 30 y calles de tráfico calmado en general, entre las que entran las supermanzanas
- e) Calles de doble sentido peatonal y ciclista y único sentido para el tráfico a motor.
- f) Espacios compartidos. Con el tráfico (ciclocarriles y ciclocalles) o con los peatones, por medio de las áreas de coexistencia ciclista-peatonal
- g) Calles de plataforma única
- h) Calzadas enteras cortadas al tráfico motorizado y dedicadas a uso ciclista, ya sea de modo temporal o permanente

i) Eliminación de barreras y accesibilidad universal

La tipología de las infraestructuras puede ser diversa según cada calle y ciudad. Los carriles bici pueden ser deseables en grandes avenidas con tráfico motorizado intenso, pero en muchas calles secundarias la coexistencia bici-coche puede ser la norma, siempre acompañada de calmado de tráfico y dando preferencia, seguridad y comodidad a la bicicleta. La mayoría de espacios urbanos deberían ser de preferencia peatonal, donde la bicicleta pudiera circular sin disminuir en ningún caso la seguridad y comodidad peatonal. Por último, la bicicleta por las aceras podría tolerarse excepcionalmente en algunas circunstancias pero nunca ser la norma. Estos principios deben ser normativos y verse reflejados en el diseño urbano.

Aparcabicicletas

Instauración de unos estándares mínimos de instalación de aparcabicicletas cómodos y seguros, teniendo en cuenta a los ciclistas discapacitados, tanto en la calle como en fincas de vecinos, en garajes, etc. Habrá de considerarse tanto [la ubicación como las condiciones de instalación y la seguridad](#).¹³

Reforma del Código Técnico de la Edificación en la que se contemple que toda nueva edificación (o reforma) residencial cuente con un espacio de aparcamiento de bicicletas y que las nuevas edificaciones destinadas a usos no residenciales cuenten con un espacio para el aparcamiento de bicicletas accesible desde el exterior. También, que contemple la reserva de plazas para bicicletas en el garaje de la finca.

Diseño urbano y planificación de los servicios.

Zonas residenciales en las que se apueste por la densidad, la proximidad y la mezcla de usos, que eviten generar más movilidad obligada y en las que, por lo tanto, los ciclistas se sientan más seguros, evitando las congestiones circulatorias.

4.2.3 Sistema de transporte

Intermodalidad

La bicicleta es el medio de transporte más eficiente en ciudad y podría serlo en media (y larga) distancia en combinación con el transporte público. Para ello, hay que favorecer bici-aparcamientos seguros en las estaciones y, sobre todo, la posibilidad de llevar las bicis en todos los trenes y autobuses interurbanos, sin más límites que la imposibilidad física de subir porque el transporte vaya saturado de personas. A tal efecto, se daría un periodo de tiempo para que todas las unidades se adaptaran al transporte de bicicletas.

La bicicleta pública

Debe formar parte del sistema público de transportes y tener vocación de llegar a las áreas metropolitanas, conectando estaciones intermodales, polígonos industriales y puntos de gran atracción de movilidad.

¹³

<http://www.uv.es/DSSQA/mediambiente/documents/Manual%20de%20aparcamientos%20de%20bicicletas%20del%20IDAE.pdf>

4.2.4 Cultura-factor humano

Promoción

El excesivo uso del coche no ha sido sólo fruto de una decisión libre de sus usuarios, sino que ha estado muy condicionada por las acciones políticas, la falta de alternativas en igualdad de condiciones y una fuerte promoción de ese modo de transporte. Hace falta compensar este desequilibrio, dejar de promocionar directa e indirectamente al automóvil y apoyar por todos los medios el uso de la bicicleta, el transporte público y los traslados a pie.

Educación vial y para la movilidad

La conducción de un vehículo (bicicleta, moto, coche, etc.) supone actitudes (conocimientos/habilidades, sentimientos y hábitos) y valores. Es deseable que se favorezcan los cursillos para aprender a ir y circular en bici, a conocer las normas de circulación responsable y segura. Pero esta educación/capacitación debe ir más allá de cómo manejar un vehículo; debe alcanzar también la elección del vehículo a utilizar en cada desplazamiento, sus impactos ambientales, sociales y económicos.

Convivencia con el peatón y el tráfico a motor

No es posible (ni seguramente deseable) llenar toda la ciudad de carriles bici. La convivencia entre bici y vehículos motorizados es una necesidad. Para esta convivencia, es condición *sine qua non* la pacificación del tráfico a motor y dar un amparo físico (diseño de la vía) y legal al ciclista. No es deseable que en las condiciones actuales el peatón deba compartir su escaso espacio urbano (las aceras y otras zonas peatonales) con el ciclista. En la medida en que se ganen calles y zonas para el peatón, éstas deben ser zonas autorizadas a la bicicleta, y el diseño debe contemplar esta peculiaridad, para así no generar hacia la bicicleta las mismas medidas de disuasión que se persiguen hacia el tráfico privado a motor.

Los entes locales en el desarrollo de la bicicleta. Ciudad 30

La bicicleta es un vehículo idóneo para los desplazamientos urbanos y, por tanto, de competencia municipal. Un plan estatal debe apoyar a los ayuntamientos en sus políticas de fomento de la movilidad sostenible y segura, que es el marco en el que el uso de la bici se puede extender.

La tendencia debe ser la de la Ciudad 30 (con velocidad de circulación máxima de 30 km/h), una ciudad amable, segura, sostenible, saludable y accesible, una ciudad en la que la velocidad no sea lo más importante y sí la convivencia y la accesibilidad.

Bici-cargo y reparto en bici. Programa de la última milla

La bicicleta tiene un gran potencial económico y de servicios en el marco metropolitano. Introducir la bici en la logística de las mercancías y sobre todo en el reparto de “la última milla” es muy oportuno y deseable. Para ello ha de darse cobertura normativa a este tipo de vehículos.

Diversidad ciclista

Hay que considerar que hay ciclistas con diferentes necesidades y requisitos; por ejemplo, con respecto a la velocidad o su percepción de seguridad.

También hay diferentes propósitos de viajes, ciclistas de diferentes edades y de diferentes niveles de experiencia. Ello nos lleva a generar en ocasiones rutas diferentes para cada grupo de usuarios. No es lo mismo una ruta ciclista de escolares, una ruta de adultos para ir al trabajo, una ruta con pretensiones de ocio o una ruta anexa a una calzada con altas velocidades.

4.3 Ciclismo en recorridos interurbanos

Los atropellos a más de 30 km/h son los que más mortalidad generan. Esto lleva algunas veces a permitir circular sólo a los vehículos que ocasionan esta mortalidad. O prohibir la circulación por dichas vías al resto, ya sea explícita o implícitamente. Sin embargo, la bicicleta tiene tanto derecho como cualquier otro vehículo al uso seguro de las vías públicas. Las opciones son: hacer vías propias para ciclistas, reducir las velocidades en ciertas carreteras, mejorar los arcones y darle mayor reconocimiento legal a los derechos del ciclista en las carreteras; en resumen, se trata de anteponer la seguridad a la velocidad.

La normativa actual considera interurbano a lo intermunicipal, aunque sus núcleos de población disten sólo 2 kilómetros. Incluso reciben el mismo tratamiento las travesías, que son calificadas legalmente como tramo interurbano dentro de un núcleo urbano. Cabría considerar las áreas metropolitanas, y con mayor razón las travesías, como espacios urbanos a efectos de la normativa de tráfico y contar con viales calmados para el uso ciclista. Esto podría incrementar el desplazamiento metropolitano en bici, y por tanto reducir la congestión de automóviles. Tal enfoque debe complementarse con una red de transporte público de calidad, y una opción efectiva por la intermodalidad (bici + transporte público).

En otras oportunidades se trata de vías rápidas, entre las que se encuentran las autovías, que en muchas ocasiones suponen un riesgo u obstáculo para el ciclista, al no estar pensadas para este, y las alternativas, cuando son posibles, suponen rodeos excesivos para un vehículo que se mueve por el impulso humano. La seguridad ciclista es lo primero, pero ésta no puede cargarse sobre el ciclista, que no es peligroso, expulsándolo de la calzada. Un Plan Nacional de la Bicicleta debe defender el derecho a la circulación segura del ciclista por todas las vías u ofrecerle alternativas más cómodas, directas y seguras. En el diseño y reforma de las actuales vías rápidas se deberá tener en cuenta este principio.

4.3.1 Normativa

Este Plan Nacional de la Bicicleta debe analizar y proponer los cambios en la normativa de tráfico, de construcción de carreteras, de transporte, de actividades cicloturistas, etc. para constatar el derecho de circular en bicicleta por cualquier vía con seguridad y comodidad: Reducir la velocidad autorizada en determinadas carreteras, condiciones de adelantamiento, ampliar y limpiar arcones, así como considerar las bicis como equipaje en el transporte público interurbano.

La definición de interurbano como lo no urbano, debe ser revisada: la zona metropolitana debería ser considerada urbana, a efectos de tráfico, y las vías

verdes, sendas, pistas, caminos naturales... etc. no ser consideradas interurbanas (no lo son en el sentido en que el concepto interurbano está desarrollado). También debe contemplarse la práctica deportiva en las carreteras como un derecho, como lo siente el automovilista o el motociclista que se desplaza por ocio o turismo. La normativa debe dejar claro que un vehículo motorizado no tiene más derechos (si acaso menos debido a sus negativas externalidades) que un ciclista.

Debería elaborarse un plan de estudio de puntos negros y riesgo para ciclistas y propuestas de su eliminación. Aparte de los datos objetivos de accidentes ciclistas, conviene contar con los ciclistas usuarios de las carreteras para realizar este estudio (clubs, asociaciones, federaciones, etc.)

Desarrollo de normativa técnica que incluya el uso de la bicicleta en las carreteras, evitando elementos lesivos para el ciclista. Creación de técnicos especializados en construcciones ciclistas y/o formación a los actuales sobre la materia.

4.3.2 Infraestructuras y urbanismo.

Inclusión en los pliegos de condiciones de las obras a ejecutar por la Administración la utilización de las carreteras para la circulación de los ciclistas.

Los resaltos y badenes deben ser amigables para ciclistas, dejando un espacio sin interferencias para el paso de la bicicleta.

Plan de acceso peatonal y ciclista a las grandes ciudades, cuyas autopistas de circunvalación se han convertido en verdaderas barreras más infranqueables que las naturales.

El diseño de las carreteras de corta distancia debe hacerse pensando antes en los desplazamientos ciclistas que automovilistas, y en las carreteras de media/larga distancia, habilitar arcones amplios y limpios, o vías seguras para ciclistas, que no le supongan más recorrido y esfuerzo.

4.3.3 Sistema de transporte

La intermodalidad de la bicicleta con el transporte público es fundamental y una medida complementaria para permitir desplazamientos de media/larga distancia en bici y, en su caso, para evitar vías de tráfico intenso y rápido. Por ello, debe garantizarse el derecho y la opción de que las bicis puedan subir al transporte público interurbano como equipaje de mano. A tal efecto, se harán los ajustes necesarios en las unidades, así como en la normativa.

4.3.4 Cultura/actitud/conducta

En carretera, la seguridad depende mucho del comportamiento (y actitud) de los automovilistas y del propio ciclista.

El Plan Nacional de la Bicicleta promoverá la creación de intensas campañas de sensibilización a los conductores sobre el respeto al ciclista. Formar a éste para una conducción segura es básico.

4.4 Ciclismo en el medio rural y en espacios naturales.

Según la ley [45/2007](#) para el Desarrollo sostenible en el medio rural¹⁴, el 90% del territorio español es rural, también más del 80% de los municipios son rurales (unos 6.800 municipios de un total de 8.115 tienen menos de 5.000 habitantes), suponiendo un 20% de la población que también merece atención a su movilidad. Aquí vamos a considerar los pequeños municipios no periurbanos.

La muy baja densidad de muchas zonas rurales y naturales, permiten que muchos de estos espacios tengan un alto valor paisajístico idóneo para el cicloturismo, pero la distancia entre poblaciones puede suponer una limitación para el uso de la bicicleta como medio de desplazamiento habitual. Si a eso se añade el riesgo de que el escaso tráfico pueda ir a una velocidad superior a la que la vía permite en términos de seguridad, esto puede expulsar al ciclista de estas carreteras. Nuevamente, medidas normativas, de infraestructura, de transporte y de actitud son necesarias para favorecer el uso de la bicicleta por parte de los lugareños y los visitantes. Cabe considerar que un alto porcentaje de la población de estas zonas no dispone de automóvil y que ello no puede negarles derechos y opciones de movilidad. Además, el cicloturismo puede ofrecer unas posibilidades importantes para el desarrollo rural.

4.4.1 Normativa

Algunas normas de circulación de la bicicleta pueden estar más relajadas en los cascos urbanos de estos municipios de baja densidad y escaso tráfico. Por contra, las carreteras en zonas de montaña suelen ser sinuosas y de peor calidad que la media y para asegurar la seguridad del ciclista (y del automovilista) se debe fijar una velocidad máxima de 40 km/h (como en Vizcaya).

Las bicicletas en los parajes naturales declarados requieren una regulación que respete al excursionista o al paseante y evite la erosión del suelo. También debería limitarse la velocidad de los automóviles en las carreteras y pistas donde tenga autorizada su circulación.

4.4.2 Infraestructura

Será muy excepcional la creación de plataformas específicas para bicicletas en estos entornos, bien porque ya existan vías de fácil transitabilidad, bien por no ser posible al causar un impacto innecesario. Más bien se tratará de adecuación de lo existente, como es el caso de las vías verdes. Sí que será útil en estos entornos la señalización de las vías en las que se pueda transitar, con información de ubicación, destinos y rutas de interés turístico, paisajístico y deportivo.

¹⁴ <http://www.boe.es/buscar/act.php?id=BOE-A-2007-21493>

4.4.3 Sistema de transporte

Es posible que en los municipios rurales sea más fácil circular en bicicleta pero aquí la importancia radica en la intermodalidad de la bicicleta con el transporte público, que debe ser suficiente y de calidad para poder acceder a estos lugares (y salir de ellos) sin la dependencia del vehículo privado a motor.

4.4.4 Cultura/actitud/conducta

Es deseable la sensibilización de conductores y ciclistas en sus desplazamientos por los entornos naturales y las vías rurales. Señalizar las vías por donde puedan haber ciclistas.

4.5 Bicicleta e infancia

Hay que reconocer el derecho de la infancia a moverse con libertad y seguridad por las calles y vías públicas, a través de la adecuación normativa, de las infraestructuras, la gestión viaria y la sensibilización y formación a políticos, técnicos y población adulta en general.

La pérdida de autonomía de la población infantil es uno de los peores lastres que conlleva el “moderno” sistema de movilidad de nuestras ciudades. El menor ha sido expulsado de las calles, convertidas en zonas de peligro e inseguridad. Urge reconocer el derecho de la infancia a una movilidad segura y cómoda, con autonomía, y a poder circular con su bicicleta por la calzada. Ello exige que el coche debe someterse a este derecho y comportarse de forma que asegure la integridad física del menor. Una ciudad adaptada a los menores (como los sujetos más vulnerables) es una ciudad adaptada para todos.

Las iniciativas de camino escolar, siendo interesantes y recomendables, no son garantes del derecho a la autonomía de los menores como requisito imprescindible en su proceso educativo y madurativo. Tampoco el autorizar que vayan en bicicleta por la acera les otorga dicha autonomía. Son parches que esconden bajo la alfombra de la ciudad acelerada el verdadero problema que sufren los menores.

4.5.1 Normativa

La normativa de tráfico y seguridad vial debe reconocer el derecho del menor a ser parte activa de la ciudad y a usar sus vías con la debida autonomía, garantizando que el resto de usuarios de la vía, y especialmente los conductores de vehículos motorizados, se comportarán maximizando las precauciones ante su presencia. En esta línea, se deberá establecer una velocidad máxima compatible con la presencia del menor, y se generalizarán las calles y zonas de preferencia peatonal, limitando el tráfico de paso a unas pocas avenidas (menos del 20% de las vías urbanas). Para evitar la movilidad obligada ya desde pequeños, todos los barrios deberían contar con servicios públicos infantiles (escolares, parques, zonas de juegos... etc.)

4.5.2 Infraestructura

El diseño urbano y de las calles debería realizarse garantizando una mayor

seguridad de los menores en ella. Los centros educativos y los parques deberían disponer de bici-aparcamientos seguros, y la normativa de viviendas establecer, asimismo, que las fincas cuenten con espacios accesibles donde los menores puedan dejar sus bicicletas.

Por otro lado, deberían proliferar las actuaciones urbanísticas en los entornos escolares que permitan el camino escolar seguro, ya sea por medio de plataformas de recepción peatonal en las entradas de los centros, pasos peatonales, eliminación de bordillos, supresión de mobiliario urbano que limita la visibilidad, medidas de calmado de tráfico, creación de infraestructura ciclista exclusiva o prioritaria, así como evitar la ubicación de aparcamiento motorizado indiscriminado de recogida y suelta de escolares en la puerta del colegio, que tantos problemas genera.

4.5.3 Sistema de transporte

También el sistema de transporte debería garantizar su uso por parte de menores, vayan o no provistos de su bicicleta.

4.5.4 Cultura/actitud/conducta

La sensibilización y capacitación son básicas para mejorar la seguridad en la circulación ciclista, especialmente las dirigidas a los automovilistas. Hay que devolver al menor a la calle y hacer una ciudad donde éste tenga cabida y decisión.

4.6 Cicloturismo excursionista o de viajes

Este tipo de uso de la bicicleta ha pasado de ser una mera diversión y alternativa vacacional a convertirse en un auténtico fenómeno de masas, con importantes beneficios económicos en todos los ámbitos territoriales.

4.6.1 La necesaria explotación del filón cicloturista europeo. Los datos

El turismo en España supone el 10% del PIB. La importancia del turismo es tal que, sin los ingresos del turismo entre enero y agosto de 2012, el déficit por cuenta corriente español hubiera sido un 70% superior.

Pero el modelo turístico actual tiene síntomas de haber tocado fondo. Necesitamos nuevas fuentes de turismo. El cicloturismo es una de las que más está subiendo en los países europeos.

Suiza, Alemania y Francia son los líderes en el ranking mundial de competitividad turística. Esta visión ha llevado a estos países a ser de los que más apuestan por el cicloturismo en todo el mundo.

Entre 2008 y 2010 en Francia el cicloturismo creó 16.500 empleos directos y generó dos mil millones de euros anuales, atrayendo a un millón de turistas extranjeros dispuestos a montar en bicicleta.

El sector turístico alemán alcanzó una cifra de negocios de 9.000 millones de

euros en 2009 con los cicloturistas.

En Suiza, la primera inversión de 10 millones en 1998 para hacer la red nacional de nueve rutas se había amortizado sobradamente en 2002, con 240 millones de ingresos por turismo ciclista. Es decir, en cuatro años se había conseguido superar 24 veces la inversión primaria.

4.6.2 El cicloturismo de viaje en nuestro país

El único ejemplo a gran escala de este tipo de turismo son las Islas Baleares, pero centrado en el ciclismo deportivo, dado que los ciclistas deportivos son los únicos dispuestos a usar el casco obligatorio, una de las mayores disuasiones para los cicloturistas de viaje venidos de otros países europeos, que no están dispuestos a asumir, y ni siquiera entienden, una medida extraña en el resto del contexto normativo europeo.

La afluencia de ciclodeportistas en Baleares es de 90.000 al año. Esta afluencia genera más de 64 millones de euros cada año, según el gobierno balear. El cicloturismo de viaje o de alforjas es, sin embargo, el que más ingresos genera en los países europeos que han impulsado el cicloturismo.

En una encuesta realizada a los delegados de la Federación de Ciclistas Europeos en 2007, estos delegados manifestaron no tener intención de venir a España para hacer rutas cicloturistas de viaje. Las dos principales razones eran la poca accesibilidad de las bicicletas a los trenes españoles y la obligatoriedad del casco para circular por vías interurbanas en nuestro país.

4.6.3 Acciones a llevar a cabo

- a) Identificación e implicación de sectores beneficiados por el cicloturismo (turismo, hostelería, comercio, ocio, servicios, transporte, guías, municipios...)
- b) Análisis de programas de otros países y adecuación al nuestro.
- c) Promoción del cicloturismo español en el extranjero y en España.
- d) El cicloturismo como impulsor de los entornos rurales y su economía.
- e) Rutas, mapas y software.
- f) Infraestructuras del cicloturismo segregadas del tráfico motorizado: sendas ciclables, vías verdes, pistas ciclistas... No deben ser consideradas vías interurbanas a efectos normativos.

4.7 Ciclismo deportivo

Requiere su propia regulación, diferenciada en parte del uso de la bici como modo de transporte.

4.7.1. El ciclismo deportivo es una actividad de interés para el Estado

La obligación impuesta por el artículo 43.3 de la Constitución a todos los Poderes Públicos de fomentar la actividad física y deportiva ha llevado al legislador a considerar el deporte de alto nivel como de interés para el Estado, en tanto que constituye un factor esencial en el desarrollo deportivo, por el

estímulo que supone para el fomento del deporte base, según se establece en el artículo 6.1 de la Ley 10/1990, de 15 de octubre, del Deporte.

En este contexto normativo, el ciclismo deportivo debe ser fomentado por los Poderes Públicos, no olvidando en ningún caso al ciclismo de alto nivel, por estar considerado de interés para el Estado.

4.7.2. El ciclismo deportivo como actividad coadyuvante para la mejora de la salud pública

El ciclismo deportivo, en la medida en que estimula la actividad física de los ciudadanos, sirve para mejorar la calidad de vida y procurar un estado saludable. Según la Organización Mundial de la Salud (Recomendaciones sobre la actividad física para la salud), la inactividad física constituye el cuarto factor de riesgo para la salud pública, siendo la causa del 6% de defunciones a nivel mundial. En mayo de 2004, la Asamblea Mundial de la Salud respaldó la resolución WHA57.17: Estrategia Mundial sobre Régimen Alimentario, Actividad Física y Salud, y recomendó que los Estados Miembros desarrollaran planes de acción y políticas nacionales para incrementar los niveles de actividad física de sus poblaciones. Además, en mayo del 2008, la Asamblea Mundial de la Salud respaldó una resolución y plan de acción instando a los Estados Miembros a aplicar directrices nacionales para promover la actividad física para la salud.

La Organización Mundial de la Salud reconoce que los gobiernos desempeñan un papel fundamental para crear, en cooperación con otras partes interesadas, un entorno que potencie e impulse cambios en el comportamiento de las personas y las familias, para que estas adopten actitudes positivas respecto a la realización de actividades físicas que les permita mejorar su calidad de vida. Entre estas medidas que deben adoptar los gobiernos están las políticas fiscales, para permitir que los precios influyan de una manera favorable en la promoción de la actividad física para la salud.

4.7.3. Reforma del Anexo II del Reglamento General de Circulación sobre marchas cicloturistas y carreras ciclistas

La aplicación práctica del Anexo II del Reglamento General de Circulación permite afirmar que es necesario emprender modificaciones para ayudar a la organización de marchas cocloturistas y carreras ciclistas. Concretamente, se proponen las siguientes acciones.

- a) Eliminación de tasas a organizadores.
- b) Suprimir el seguro que se exige para los vehículos de apoyo.
- c) Eliminar restricciones para autorizar marchas cicloturistas, eliminando régimen de autorización previa para marchas no competitivas.

4.7.4. El fomento del ciclismo competitivo

La idiosincrasia del ciclismo deportivo conlleva que tradicionalmente sus practicantes (clubes y deportistas) tengan problemas derivados para la práctica de este deporte. Los Poderes Públicos deben adoptar la medidas necesarias

Mesa Nacional de la Bicicleta

para solucionar esos problemas, y entre esas medidas se proponen las siguientes:

- a) Ley del mecenazgo que beneficie el patrocinio del deporte ciclista.
- b) Apoyo público a escuelas de ciclismo y equipos no profesionales.
- c) Planes de estudio flexible para deportistas profesionales y no profesionales.
- d) Plan de búsqueda de empleo a deportistas que dejan la actividad deportiva.
- e) Desgravaciones en el IRPF por la compra de material ciclista.

4.8 Vías ciclistas

Hay un debate en curso sobre si la infraestructura segregada ciclista es o no, estratégicamente, una buena idea al evitar, siempre teóricamente, la integración de la bicicleta en el tráfico.

Hasta el momento, se ha venido observando que son las ciudades que han apostado por la creación de infraestructura para la bicicleta las que han visto aumentar sustancialmente el uso de este medio de transporte. Por otro lado, el interés sería, precisamente, el de reducir el tráfico motorizado privado en las ciudades. Parece, por lo tanto, que un factor a tener en cuenta a la hora de la creación de infraestructura ciclista exclusiva será el compromiso o no de disuasión del tráfico motorizado privado.

Este debate no parece tan instaurado en otros planes nacionales, como el de Alemania, que declara primordial la creación de infraestructura ciclista, especialmente a un nivel interurbano.

4.8.1 Ayudas a la financiación de infraestructuras para bicicletas

La creación de infraestructuras específicas para bicicletas supone en muchas ocasiones una de las actuaciones necesarias a emprender a fin de garantizar unas condiciones seguras y cómodas para los desplazamientos ciclistas. Sin embargo, estas infraestructuras frecuentemente suponen unas fuertes cargas para algunas economías municipales, lo cual representa un serio obstáculo para su materialización.

4.8.2 Creación de una Red Básica de Vías Ciclistas de ámbito estatal

Consideramos necesario enlazar las rutas dispersas e inconexas que actualmente ya existen, y dar un sentido de continuidad a las infraestructuras ciclistas, para que dejen de ser meramente testimoniales y de uso y utilidad limitadas, ligadas al ámbito exclusivamente recreativo, y se conviertan en una red para el cicloturismo y en una infraestructura territorial alternativa a las vías motorizadas.

Se trataría de hacer realidad el acuerdo del Congreso de los Diputados¹⁵ que insta al Gobierno español a participar, en coordinación con las iniciativas de las comunidades autónomas y las corporaciones locales, en la elaboración de un estudio orientado a la creación de una red de vías ciclistas de ámbito estatal que, entre otros aspectos, contemple el inventario y descripción de todas las vías ciclistas interurbanas, un análisis de la demanda, las posibles interconexiones a escala interestatal y los criterios técnicos de trazado y diseño de las vías que conformen la red, así como la necesaria intermodalidad y la conexión con las vías verdes y las rutas de la red ciclista europea EuroVelo.

4.9 Intermodalidad bicicleta + transporte público

Sólo sistemas de transporte puerta a puerta pueden superar la excesiva dependencia del automóvil de la sociedad. Los componentes de la cadena de transporte deben estar conectados para asegurar la movilidad. Las necesidades de los clientes están cubiertas cuando el transporte público es intermodal y accesible.

El Plan Nacional de la Bicicleta debe proponer acciones tales que lleven a conseguir una ágil, efectiva y cómoda intermodalidad de la bicicleta con los medios de transporte público.

Algunas de estas acciones podrían ser las siguientes:

- a) Facilitar el acceso interno y externo a las estaciones de transporte colectivo y a los trenes
- b) Garantizar la posibilidad de llevar la bicicleta en los transportes públicos
- c) Consideración de la bicicleta como equipaje en los transportes públicos
- d) Instalar en las estaciones intermodales servicios de alquiler de bicicletas
- e) Poner en marcha campañas de fomento del uso combinado de la bicicleta y el transporte público
- f) Instalar aparcamientos para bicicletas en las estaciones intermodales
- g) Creación de abonos de transporte integrados con los sistemas públicos de bicicletas

¹⁵ Proposición no de Ley aprobada por unanimidad por el Pleno del Congreso de los Diputados en 2001 (núm. exp. 162/000263).

5. Promoción de la bicicleta y desarrollo sectorial

5.1 Comunicación y sensibilización

En la era de la comunicación y de la crisis ambiental es importante informar (y emocionar) a la población de las ventajas de la bicicleta, pues son poco conocidas: la eficiencia en el desplazamiento, el ahorro de tiempo, la satisfacción personal, la mejora de la salud, etc.

Toda esa estrategia de comunicación buscaría, en definitiva, el impulso del uso de la bicicleta y la movilidad sostenible, e iría dirigido principalmente a dos destinatarios potenciales:

- a) Políticos, autoridades públicas, técnicos y profesionales. Este público objetivo no es tenido generalmente en cuenta, pero sin embargo es primordial llegar a ellos porque son los principales ejecutores y gestores de las políticas ciclistas.
- b) Ciudadanía en general y colectivos ciudadanos concretos: trabajadores, estudiantes, personas mayores, comerciantes y talleres ciclistas.

Pretender decir ahora cual tiene que ser la política de comunicación y sensibilización sin conocer las políticas de acompañamiento de impulso a la bicicleta y la involucración de los diferentes agentes no tendría mucho sentido. Sólo como ideas se plantean las siguientes, para aplicarlas de un modo u otro dependiendo del ámbito territorial y el grado de implicación de las distintas administraciones.

- a) Diseño de una Web que recoja toda la información (en forma de guías/manuales y buenas prácticas...) sobre la reglamentación comparada, las ventajas, la promoción, los diseños técnicos y la sensibilización/ formación pro-bici. Incluiría mesas/foros de bici y movilidad, pactos por la movilidad, ordenanzas ciclistas, planes directores/estratégicas de la bici... Incluiría apartados (pestañas) para los grupos arriba citados.
- b) Creación de foros o redes sociales, como forma de información, debate, feedback, consulta, e incluso codecisión, etc.
- c) Eventos: Semana de la bicicleta, semana de la movilidad sostenible (septiembre), día del medio ambiente (5 de junio), día a la escuela caminando (9 de octubre). Tweed ride, Unibike, masas críticas. bicimanifestaciones.
- d) Ciclovías recreativas.
- e) Encuentros presenciales: Charlas, conferencias, debates...
- f) BiciEncuentros, cicloturismo, bicifestivales...
- g) Recopilación y elaboración de materiales (audiovisuales) de información, sensibilización, educación y propuestas técnicas.

5.2 Educación y Formación

Cuando se piensa en las palabras “educación” y “bicicleta” se ha venido asociando únicamente a la educación vial, y además como el paso previo al uso de los vehículos motorizados. Es el caso de muchas de las pistas de seguridad vial cerradas al tráfico de este país.

Ese concepto de la bicicleta como elemento infantil previo a los vehículos motorizados en la edad adulta debe ser desterrado. La bicicleta ha de ser considerada un vehículo para todas las edades. Además se trata más de una educación para la movilidad, que de educación vial.

5.2.1 Educación

Hay que distinguir lo que es una educación reglada (formal) de lo que es una educación no formal (en el tiempo libre, en el trabajo...) e informal (espontánea en la vida cotidiana). La educación reglada comporta su concreción en planes oficiales de enseñanza, de primaria, secundaria, formación profesional y universitaria.

La "educación vial y movilidad sostenible" debe ser una asignatura (o dimensión transversal) **obligatoria** en primaria y en secundaria. Además, en Formación Profesional debe haber programas específicos y de especialización de enseñanza de la mecánica de la bicicleta y de sus componentes, incluidos los referentes a motores de asistencia al pedaleo.

En la Universidad, debería haber asignaturas y titulaciones post-grado relativas a la movilidad sostenible y a la bicicleta como vehículo esencial de la misma. Esta idea debería proyectarse en la mayoría de las grandes Áreas de Conocimiento, especialmente, Ingenierías, Arquitectura y Urbanismo, Ciencias de la Salud y Ciencias Jurídico-Sociales.

5.2.2 Educación no formal

Como complemento de estas enseñanzas regladas, deberían aprobarse programas formativos que contribuyesen al conocimiento y difusión de la bicicleta como vehículo de movilidad sostenible. Esta formación tiene varias vertientes, según se dirija al público en general o a sectores concretos.

5.2.3 Formación del público en general.

En la formación de ciudadanos, usuarios de la calle, se han de tener en cuenta los diferentes públicos objetivo: niños, jóvenes, trabajadores, consumidores... Dicha formación -reforzando la escolar- tiene una triple vertiente: el conocimiento de la bici y su mecánica, el manejo de la bici (aprender a montar en bicicleta: mantenerse encima de una bici guardando el equilibrio mientras se pedalea) y la circulación en bici (cómo comportarse en el tráfico, señalar las maniobras, anticiparse a las situaciones de riesgo, etc.)

5.2.4 Formación específica de profesionales

Dentro de ésta cabe destacar dos sectores. El primero, vinculado a la

seguridad vial, y que tiene como destinatarios a los profesores de autoescuelas y a la guardia civil (o regional) de tráfico y la policía local. Las autoescuelas deben estar obligadas a una enseñanza específica de la normativa sobre la bicicleta y del uso de este vehículo en un tráfico de movilidad sostenible, lo cual comporta una formación singular de su profesorado para su adecuada transmisión a los alumnos. Igual sucede en las pruebas de acceso y formación continua de la policía de tráfico y local.

El segundo sector que requiere una formación específica es el de *perfil empresarial y comercial*, en un mercado que progresivamente está viéndose abocado a la movilidad sostenible. Esto conlleva la existencia de programas de formación empresarial y comercial y de los propios empleados en el sector de la bicicleta, así como creación de líneas de inversión empresarial en I+D+i sobre esta materia.

5.3 Bici-Economía: I+D+i, fabricación, comercio y actividad económica asociada a la bici

5.3.1 La bicicleta como impulsora de la economía

En 2013 se vendieron en España un millón de bicicletas, ascendiendo la cifra estimada de ventas totales del sector a 1.050 millones de euros, dando empleo en el conjunto total de empresas fabricantes y puntos de venta a 14.000 personas en empleos directos.

Si a estos ingresos del sector les sumáramos los ingresos por servicios turísticos relacionados, la cifra que mueve la bicicleta en España podría estimarse por encima de los 2.000 millones de euros y en más 30.000 personas ocupadas. Por tanto, es notable la importancia de la industria en torno al ciclismo, más allá de la venta de bicicletas.

La demanda pensamos que seguirá creciendo en los próximos años, tanto por el lado de la práctica deportiva como del uso de la bicicleta como medio de transporte. Según el estudio publicado por la OCU en el mes de julio, uno de cada tres ciudadanos utiliza la bicicleta al menos una vez a la semana.

En el Observatorio del consumidor de Cetelem-Nielsen 2013 se revela que el 82% de los usuarios de la bicicleta se plantearían cambiar su bici en los próximos 12 meses. El 52% por desgaste de su bici actual y el 32% por comprar una bicicleta de calidad superior. En este contexto la industria espera crecimientos en la venta de bicicletas eléctricas y las bicicletas urbanas.

El tamaño medio de las 250 empresas fabricantes y distribuidoras está dentro de la clasificación de Pequeñas y Medianas Empresas, así como la red comercial de tiendas especializadas, con 3.000 tiendas, entrando todas dentro del tipo de pequeñas empresas. Por consiguiente, invertir y fomentar en bicicleta supone invertir y fomentar en el crecimiento de las PYMES en España.

5.3.2 La bici en la economía

La economía que mueve la bici no se agota en la fabricación y alquiler o venta de bicicletas y complementos, o en las actividades asociadas al ciclismo deportivo y al cicloturismo (en combinación con el transporte público, el alquiler de bicis, los guías cicloturistas, los diseñadores de rutas, la edición de publicaciones, el alojamiento y restauración, el apoyo a las rutas -transporte de la bici a ciertos lugares donde iniciar/finalizar la ruta...)

La bicicleta tiene un gran potencial en la distribución comercial de la última milla, en la bicimensajería, en el desarrollo de apps y diversas TICs que faciliten desplazamientos del ciclista. En figuras de entidades biciamigas, de alojamientos para ciclistas, alimentos para ciclistas, el bici-taxi, alquiler de bajos para aparcamiento seguro de bicis, transporte de bicis, tuneación de bicis, diseño y elaboración de bicis y carritos certificados (ya no se requiere homologación). Servicios en bici de apoyo a conductores indispuestos... El arte vinculado al mundo de la bici, el diseño y una amplia gama de *merchandising* orientada al ciclista.

También está la expansión de la demanda creciente de ingenieros y urbanistas (y otros profesionales) especializados en movilidad sostenible, en diseño de vías ciclistas, de planes directores locales ciclistas, de implantación de las bicis públicas, etc... Así como la oferta/demanda creciente de biciescuelas, o aulas de la bici para adultos, de diseño de ciclovías recreativas y diversas acciones y programas de promoción de la bici al trabajo, con diseñadores de rutas y acompañantes para mostrarlas. También, la elaboración de programas escolares y los monitores para apoyar determinadas acciones. Igualmente, los estudios de demanda, de mejora de la seguridad vial ciclista y un muy largo etcétera.

5.3.3 El ciclismo como deporte

La industria del deporte se estima que está dentro de los diez principales negocios del mundo. En una interesante encuesta realizada por el Consejo Superior de Deportes y el Centro de Investigaciones Sociológicas (CIS), hemos podido conocer que en un 58% de las casas españolas hay una bicicleta de adulto, un 57% tiene un balón, el 48% un juego de ajedrez y un 41%, por ejemplo, una raqueta de tenis. Son datos que invitan a la reflexión.

La inmensa mayoría de la población pone en valor el esfuerzo, el sacrificio, el éxito, la sencillez y la naturalidad de una generación de jóvenes que han alcanzado el éxito en sus respectivas especialidades en el inicio del siglo XXI.

Dentro de la industria de artículos deportivos en España el ciclismo es la principal fuente de ingresos, con un porcentaje estimado en torno al 20% sobre el total. Del millón de bicicletas que se venden en nuestro país el 63% son bicicletas de montaña, cuyos usuarios suelen frecuentar la naturaleza, sus caminos y rutas naturales, por lo que debe considerarse la importancia de proteger el entorno relacionado con esta práctica, puesto que además conlleva un enriquecimiento del medio rural. Es aconsejable, por tanto, crear estructuras a nivel local y regional, para cuidar y promover el ciclismo de montaña y el

cicloturismo añadido a estas bicicletas.

En España crecen exponencialmente las pruebas de cicloturismo deportivo de carretera. En ellas llegan a participar hasta 10.000 ciclistas, que se desplazan a diferentes puntos de nuestra geografía durante esos días. Se trata de localidades que, de otro modo, verían reducidos sus ingresos si no contasen con este tipo de turismo relacionado con la bicicleta y el deporte.

5.3.4 Comercio de bicicletas

En 2014 fue aprobado el Real Decreto 339/2014, de 9 de mayo, de comercialización de bicicletas y de otros ciclos, sus partes y piezas. En este Real Decreto se equipara la legislación española, que hasta la fecha requería de una homologación previa por parte del Ministerio de Industria, a la legislación Europea, dejando el peso de la responsabilidad al fabricante de cumplir todos los requisitos de este Real Decreto.

El mismo Real Decreto establece en su Artículo 5 la debida Vigilancia del Mercado, recayendo ésta en las autoridades competentes. Son autoridades de vigilancia del mercado aquellos órganos administrativos responsables de llevar a cabo actividades y adoptar medidas, incluidas las de coordinación, con el objetivo de velar por que los productos cumplan las disposiciones que les sean aplicables y, en cualquier caso, no entrañen un riesgo para los intereses públicos protegidos por tales disposiciones.

Por tanto, dichas autoridades deben velar y vigilar que todas aquellas bicicletas, sus partes y piezas cumplan los requisitos contenidos en este Real Decreto, y en especial luchar contra la falsificación de productos y la vulneración de las leyes de propiedad intelectual e industrial.

Por otro lado, es conveniente reconocer la importancia del comercio minorista de la bicicleta en España. En la actualidad existen tres mil puntos de venta registrados, que se enfrentan a problemas derivados de la falta de espacio en sus locales, carencia de informatización suficiente, así como acceso a nuevas tecnologías.

Por tanto, es deseable abordar un plan general para el comercio minorista de la bicicleta, con el objetivo de establecer actuaciones para el fomento de la productividad y la competitividad de este sector. Este plan podría articularse en torno al siguiente esquema:

5.3.5 Plan Integral de Apoyo a la Competitividad del Comercio Minorista de la bicicleta

- a) Fondo financiero dirigido a la modernización y ampliación del comercio
- b) Plan de subvenciones para la renovación y mejora tecnológica de la pequeña y mediana empresa comercial.
- c) Actuaciones destinadas a garantizar la seguridad en la pequeña y mediana empresa comercial.
- d) Actuaciones destinadas a la incorporación e implantación del diseño para la mejora de la imagen del establecimiento.

- e) Actuaciones derivadas de la implantación y renovación de la norma de calidad UNE 175001-1, de calidad de servicios en el pequeño comercio

5.3.6 Fabricación

La fabricación en España de bicicletas completas se ha perdido, se mantiene el montaje, en algunos casos, y la ingeniería y el diseño. Hay un gran desarrollo en I+D, tanto en el área de materiales como de desarrollos; sería un atraso perder también esto por falta de ayudas. Los fabricantes de componentes o accesorios también son escasos y con grandes dificultades sobre todo para internacionalizarse y competir contra grandes empresas internacionales. El pequeño tamaño de las compañías españolas les dificulta el acceso a mejoras de competitividad y productividad.

Paralelamente se ha producido un gran aumento de la importación de bicicletas.

Es conveniente abordar un plan de ayudas a la industria de la bicicleta, con incentivos para las empresas fabricantes españolas, todo ello bajo el reconocimiento de convertirse en generador de empleo verde. Este plan podría articularse como sigue:

5.3.7 Plan de ayudas a la industria de la bicicleta

- a) Reconocimiento de la industria de la bicicleta como sector estratégico.
- b) Financiación de proyectos de inversión que contribuyan a la reindustrialización.
- c) Programa de fomento de la competitividad industrial.

5.3.8 I+d+i

En los últimos años han sido numerosos los avances tecnológicos que han ido surgiendo en todos los campos, incluso en el de la bicicleta. Innovación es un término que habitualmente asociamos con dispositivos electrónicos –y más concretamente los dispositivos móviles–, automóviles, etc. y, especialmente, con determinadas marcas. Muchos de nosotros no consideraríamos la bicicleta como un ámbito especialmente dinámico o innovador. Se trata de una tecnología centenaria que apenas ha variado a lo largo de su historia. Sin embargo, en la actualidad se está viviendo una gran eclosión de proyectos e ideas altamente interesantes que tienen a la bicicleta como protagonista absoluto, más allá de la bicicleta eléctrica de pedaleo asistido.

Mientras que en otros ámbitos, como el de la automoción, el diseño y la fabricación están concentrados en un reducido grupo de marcas y fabricantes, la bicicleta se muestra como una realidad mucho más cercana y accesible a las mentes más inquietas y creativas. Multitud de empresas y *startups* se lanzan a innovar en todos los aspectos, logrando que el sector de la bicicleta se mantenga muy vivo y dinámico. La innovación en este ámbito está socializada, en vez de hallarse en unas pocas manos.

En España existen fabricantes e importadores, tanto de bicicletas como de sus componentes y accesorios, que año tras año invierten en investigación y

desarrollo, tanto en los materiales utilizados como en su comportamiento aerodinámico y sus características mecánicas. Estas empresas en muchos de los casos están internacionalizadas y compiten en un mercado global dominado por marcas europeas y americanas con un alto grado de sofisticación técnica.

Pero, además, año tras año se crean nuevos proyectos relacionados con la bicicleta en nuestro país procedentes de innovaciones reales deseosas de aportar creatividad y soluciones prácticas al usuario, por lo que tanto para las empresas ya constituidas como para los proyectos de nueva creación es necesario el apoyo institucional, que podría venir tanto de fomentar la relación entre las universidades y las empresas, como de la financiación pública del i+d+i del sector de la bicicleta.

Este apoyo podría traducirse en:

Plan de investigación científica y técnica y de innovación del sector de la bicicleta en España:

- a) Plan Nacional de proyectos de innovación
- b) Plan Nacional de investigación aplicada
- c) PN de transferencia tecnológica, valorización y promoción de empresas del sector de la bicicleta
- d) PN de cooperación público-privada
- e) PN de internacionalización de la I+D

5.4 Fiscalidad

Según el catedrático de Derecho laboral, José M^a Goerlich (de Ciclojuristas, junio 2014):

“En España, no existe ninguna previsión fiscal específica en relación con el uso de la bicicleta como instrumento de desplazamiento hogar-trabajo. Lo más parecido que existe son las ventajas fiscales que pueden tener las empresas que fomentan el uso del transporte público o la implantación de planes de movilidad:

- a) Con carácter general, en el impuesto sobre la renta constituyen retribución -y por tanto son gasto deducible para la empresa- los abonos de transporte público que entreguen a sus trabajadores. Para éstos, la cuantía correspondiente queda exenta del indicado impuesto (art.42.2.h, Ley 35/2006 de 28 de noviembre).
- b) En el ámbito local, la normativa reguladora del Impuesto de Actividades Económicas prevé que los ayuntamientos establezcan una bonificación de hasta el 50% la cuota para las empresas que establezcan “plan de transporte para sus trabajadores que tenga por objeto reducir el consumo de energía y las emisiones causadas por el desplazamiento al lugar del puesto de trabajo y fomentar el empleo de los medios de transporte eficientes, como el transporte colectivo o el compartido” (art.88.2.c RDLeg.2/2004, de 5 de marzo). Son pocos los Ayuntamientos que lo han hecho”.

Qué duda cabe que las tasas e impuestos sobre las diferentes modalidades de transporte influye en el modo elegido para desplazarse.

Plan Nacional de la Bicicleta

La menor fiscalidad para la economía de la bici y los apoyos para la compra de bicis y e-bicis, o apoyos fiscales y económicos para los que van al trabajo en estos vehículos tan eficientes, debe ser una política habitual, como ya lo es en otros países de nuestro entorno. Algunos ejemplos son:

- Ayuda fiscal a la compra de una bicicleta (Reino Unido, Holanda y Dinamarca)
- Reembolso kilométrico (bike to work) en Bélgica y en los planes de Francia

Asimismo se propone la creación de abonos a los sistemas de bici pública en las exenciones fiscales para el transporte público.

Sostenibilidad
Ecología Seguridad
Salud Eficiencia Turismo
Empleo Deporte Economía
Intermodalidad Ocio Formación
Transporte Bicicleta



Plataforma
Empresarial
Bicicleta

