

Subámonos a la bici



Recomendaciones para la iniciativa política en favor 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 que 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.

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.

El uso de la bicicleta beneficia a todos

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.

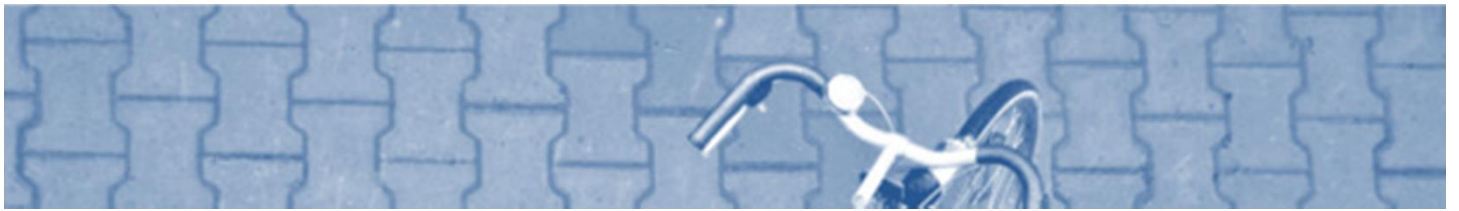
Aunque es evidente que las responsabilidades para la promoción de la bicicleta están repartidas entre los distintos niveles territoriales de las administraciones públicas, entendemos que hay una serie de cuestiones que corresponden al ámbito estatal.

¿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.





Ventajas individuales y colectivas de la bicicleta en los desplazamientos cotidianos



La bicicleta contribuye claramente a un medio ambiente urbano más humano, tranquilo, sano y habitable. Para desplazarnos en bicicleta consumimos 50 veces menos energía que para hacerlo en coche. Una bicicleta está al alcance de cualquiera. Moverse en bicicleta es un ejercicio de carácter aeróbico (pausado) que recomiendan médicos y cardiólogos. Menor congestión vial en las ciudades.





Las políticas de movilidad y seguridad vial que vienen desarrollando 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.

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.

El uso de la bicicleta genera empleo

Employment Potential (Full-Time Equivalents) with Doubling of Cycling Modal Share

	Bicycle retail + repair	Bicycle manufacturing	Cycling infrastructure	Cycle tourism	Cycle hiring schemes	Cycle logistics	Total
Belgium	2246	723	872	4851	n.a.	n.a.	8692
Bulgaria	1660	2055	346	23470	n.a.	n.a.	27531
Czech Republic	4188	1335	1015	30016	n.a.	n.a.	36554
Denmark	2809	156	773	7937	n.a.	n.a.	11675
Germany	28088	6036	11294	293989	n.a.	n.a.	339407
Estonia	571	18	125	937	n.a.	n.a.	1651
Ireland	667	27	127	3742	n.a.	n.a.	4563
Greece	3955	239	711	8555	n.a.	n.a.	13460
Spain	6391	557	718	28937	n.a.	n.a.	36603
France	5967	3262	1789	90118	n.a.	n.a.	101136
Italy	6335	4757	2149	22894	n.a.	n.a.	36135

En diciembre 2014 la European Cyclists Federation hizo público un estudio en el que analizaron el potencial de creación de empleo que tiene la economía de la bicicleta. Para España cifraron que, duplicando la tasa de utilización de la bicicleta en los desplazamientos diarios se podrían generar **36.603 nuevos empleos**, de los cuales 28.937 empleos se generarían en la industria del turismo en bicicleta. Este estudio revela además, cómo los empleos generados por la economía de la bicicleta son más estables geográficamente y más fácilmente accesible para personas no demasiado cualificadas.



Por todos estos motivos es necesario poner en marcha un proceso que tenga por misión definir la política que debería impulsar el Estado, a fin de promover un uso seguro cómodo y atractivo de la bicicleta como parte primordial de una política de transporte integral y sostenible.

A continuación expondremos 10 iniciativas que deberían impulsarse desde el ámbito estatal para el fomento del uso de la bicicleta:

Observatorio
Nacional de la
Bicicleta



1.- Creación del Observatorio Nacional de la Bicicleta.

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



**GRUPO INTERPARLAMENTARIO
POR LA BICICLETA**

2.- Formalización del Grupo Interparlamentario por la Bicicleta.

Formado por miembros de todos los partidos políticos del arco parlamentario su misión será promover todas las formas del uso de la bicicleta, dentro y fuera de las Cortes Generales.

Marco Normativo



3.- Marco Normativo.

Una pieza clave para el fomento del uso de la bicicleta es una necesaria revisión del Marco Normativo porque el ordenamiento jurídico es la herramienta fundamental para dar efectividad a los principios y directrices del fomento del uso de la bicicleta.

4.- Integración de la bicicleta.

Es necesario analizar en profundidad los factores clave para la integración de la bicicleta en la movilidad. Es básico sentirse seguro, tener claras las normas, sentir el recorrido como cómodo, poder aparcar la bicicleta en lugar seguro y sentirse respetado.



5.- Infraestructuras.

Es necesario promover un Plan de Infraestructuras ciclistas que por un lado armonice las características técnicas y que garantice la seguridad y la comodidad de las mismas. Y por otro contemple las necesidades de los desplazamientos interurbanos y en relación con el cicloturismo.



6.- Intermodalidad.

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. Por tanto es necesario proponer acciones tales que lleven a conseguir una ágil, efectiva y cómoda intermodalidad de la bicicleta con los medios de transporte público.

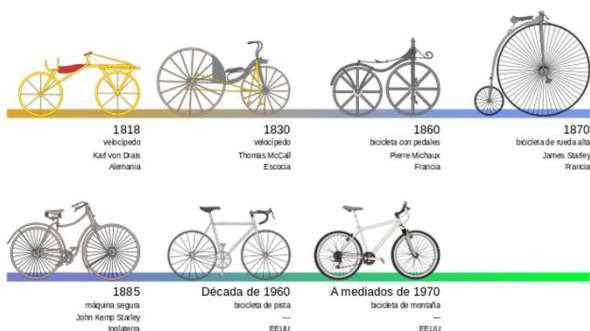


7.- Promoción y Formación.

Hace falta promoción directa e indirecta y apoyar por todos los medios el uso de la bicicleta, el transporte público y los traslados a pie. Del mismo modo es deseable que se favorezca la formación para aprender a ir y circular en bici, a conocer las normas de circulación responsable y segura.

8.- Economía de la bici.

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. Distribución comercial de la última milla, bicimensajería, desarrollo de apps, entidades biciamigas, alojamientos para ciclistas, alimentos para ciclistas, así como demanda creciente de ingenieros y urbanistas (y otros profesionales) especializados en movilidad sostenible. Por todo ello, es necesario un Plan de apoyo y desarrollo de l sector, que debería ser considerado estratégico.





9.- Fiscalidad.

En España, no existe ninguna previsión fiscal específica en relación con el uso de la bicicleta como instrumento de desplazamiento hogar-trabajo.

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



10.- Coordinación.

Horizontal. 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.).

Vertical. 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 .



Recomendación final:

Las 10 recomendaciones expuestas , nos llevan a una conclusión final: sería deseable que desde el ámbito estatal, la iniciativa política en favor de la bicicleta se sustanciara en la elaboración de un **Plan Nacional de la Bicicleta** que contemple estos y otros muchos aspectos.





Mesa Nacional de la Bicicleta



Representantes:

RFEC: César Acosta

ACP: Alfonso Triviño, Secretario General

ConBici: Manuel Martín, Director Técnico

AMBE: Carlos Núñez, Secretario General

Ciclojuristas: Francisco Bastida Freijedo

Con el apoyo de:



Red de Ciudades por la Bicicleta

