



El Efecto Bicicleta

Un ciudadano que camina o pedalea vive más. Lo dice la Organización Mundial de la Salud (OMS), organismo que permanentemente llama la atención sobre los beneficios de usar la bicicleta como un medio de transporte simple, asequible, limpio y ambientalmente sostenible. Ahora, aquí en España, el Gobierno, con la mirada puesta en alcanzar los objetivos de la movilidad sostenible, ha puesto en marcha la Estrategia Estatal por la Bicicleta, a la que la FEMP, en palabras de su Presidente, se ha sumado “calurosamente”. A esta estrategia se la ha denominado “El Efecto Bicicleta”.



F. Alonso

La bicicleta no es únicamente un modo de transporte más. Su utilización es relevante para la sociedad en términos, no sólo de movilidad, sino también de habitabilidad, salud, medio ambiente o sociabilidad. Y no sólo produce beneficios para aquéllos que se desplazan en bicicleta, sino también para el resto de los ciudadanos, al liberar espacio y reducir la contaminación y la emisión de ruidos. En los últimos años se ha producido en España un aumento significativo en el uso de la bicicleta, tanto desde su vertiente deportiva o lúdica como en los desplazamientos cotidianos en el ámbito urbano.

Con estos antecedentes, el Consejo de Ministros aprobó el 8 de junio la Estrategia Estatal por la Bicicleta (EB), fruto del trabajo de numero-

sos departamentos ministeriales, la FEMP, Administraciones Locales y Territoriales, asociaciones del sector profesional y de usuarios como la Mesa Española de la Bicicleta, la Red de Ciudades por la Bicicleta o la Coordinadora en Defensa de la Bici.

La EB es el primer plan de ámbito nacional que impulsa este modo de transporte de manera coordinada y transversal y forma parte de las medidas incluidas en “es.movilidad”, la Estrategia de Movilidad Segura, Sostenible y Conectada 2030 del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (Mitma), que constituye, junto con la Agenda Urbana, el pilar estratégico de este Ministerio para afrontar los retos de la movilidad en España en los próximos 10 años.

Para ello, se ha creado un espacio web para la promoción e intercambio de información asociada a la bicicleta, donde se pueden descargar los documentos, el resumen ejecutivo, infografías relevantes e información sobre los proyectos presentes y futuros asociados a esta Estrategia. Y en las redes sociales, desde el 8 de junio, está en marcha la campaña “*Súmate al efecto bicicleta*”.

El MITMA ha puesto en marcha la Estrategia por la Bicicleta con el objeto de impulsar las diferentes políticas públicas en torno a la promoción de este modo de transporte desde todos sus ángulos, desde la movilidad hasta sus beneficios para la salud, pasando por su uso recreativo y deportivo, y el consiguiente desarrollo empresarial del sector, o como base



ESTRATEGIA ESTATAL POR LA BICICLETA

Como medida de actuación del Eje I (Movilidad para todos) de la Estrategia de Movilidad Segura, Sostenible y Conectada 2030

5 PRIORIDADES

PROMOVER

- La movilidad sostenible
- La vida saludable
- El ocio y el deporte en bicicleta
- El turismo en bicicleta
- Coordinar la acción del Estado



efecto bicicleta

Cuando te sumas, todo rueda.

EL EFECTO BICICLETA

Aporta valor a la sociedad y las políticas públicas

- Es movilidad
- Es salud
- Es economía
- Es sostenibilidad
- Es turismo
- Es FUTURO

MECANISMOS DE GOBERNANZA Y GESTIÓN

- Oficina General de la Bicicleta (MITMA)
- Red Interministerial
- Coordinación con CCAA y entidades locales (FEMP)
- Comité Consultivo de la Bicicleta

10 ÁREAS TEMÁTICAS

- Cambio cultural
- Estudio y planificación de la movilidad ciclista
- Salud, bienestar y dimensión social
- Ocio y deporte
- Seguridad y regulación
- Infraestructura
- Servicios de movilidad
- Cicloturismo
- Cadena de valor
- Coordinación y financiación

UNA ESTRATEGIA EN LA QUE PARTICIPAMOS TODOS

- Administración General del Estado
- Asociaciones de usuarios y profesionales
- Entidades locales
- Comunidades Autónomas
- Sector empresarial



para un turismo de calidad apoyado en la bicicleta.

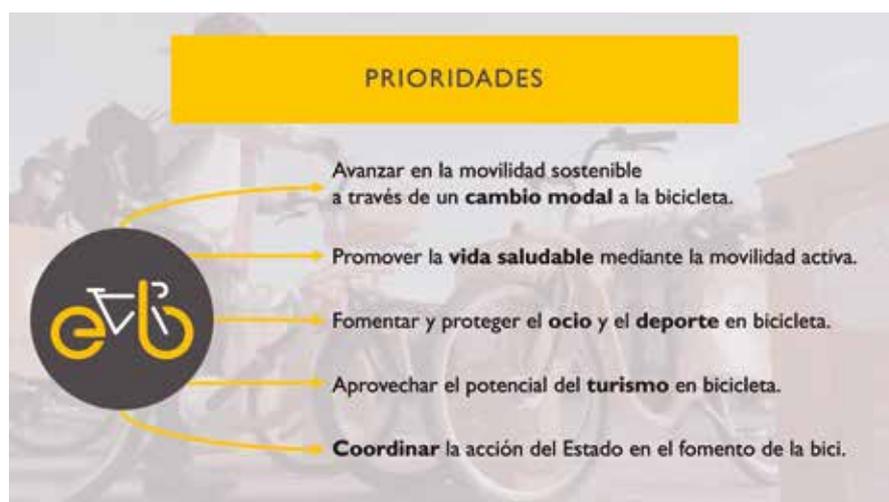
Este planteamiento es compartido por el Presidente de la FEMP, Abel Caballero, quien considera que la movilidad sostenible es ya una exigencia que tiene que convertirse en realidad, donde las Entidades Locales tienen la competencia, pero también la vocación “de cambiar, alterar, buscar nuevas formas de movilidad eficientes, limpias y adecuadas con las ciudades y municipios que queremos construir”. “Y aquí -apunta- el transporte y la movilidad en bicicleta está siendo excepcional, los carriles bici empiezan a conformar ya todas las ciudades de España y cada vez es un modo más utilizado. Por eso desde la FEMP nos sumamos calurosamente al efecto bicicleta”.

Ejes de actuación

Las prioridades de la Estrategia sintetizan en cinco puntos esenciales: avanzar en la movilidad sostenible a través de un cambio modal a la bicicleta, promover la vida saludable mediante la movilidad activa, aprovechar el potencial del cicloturismo, fomentar y proteger el ocio y el deporte en bicicleta, y coordinar la acción del Estado en el impulso de la bicicleta.

Estas cinco prioridades se impulsan a través de 10 áreas temáticas, de las que se derivan un compendio de 28 bloques de acciones, que suman más de 150 acciones concretas y que enfrentan los múltiples retos que tiene este modo de transporte desde un punto de vista transversal, incluyendo infraestructuras, intermodalidad, impulso turístico o industrial, o aspectos formativos, entre otros.

La visión de la Estrategia Estatal por la Bicicleta (EB) contempla “un futuro mejor para la sociedad” gracias al impulso del uso de la bicicleta en todos sus ámbitos a través del aumento de su cuota modal en detrimento del uso de vehículos a motor; la disminución de los accidentes de tráfico y su gravedad: la mejora de la calidad de vida gracias al aumento de la movi-



28 BLOQUES DE ACCIÓN

- 1 Promoción de la bicicleta
- 2 Formación en movilidad ciclista
- 3 Fomento vida saludable en bici
- 4 Innovación social movilidad ciclista
- 5 Desarrollo redes vías ciclistas
- 6 Diseño infraestructuras ciclistas
- 7 Estacionamiento bicicletas
- 8 Urbanismo y movilidad ciclista
- 9 Sistemas de bicis compartidas
- 10 Intermodalidad Bici-Transporte Público
- 11 “En bici al trabajo”
- 12 Incentivación de la bici desde el ámbito laboral
- 13 Refuerzo de la seguridad vial ciclista
- 14 Actualización normativa ciclista
- 15 Registro general de bicicletas
- 16 Protección jurídica del ciclista
- 17 Creación red de rutas y destinos ciclables
- 18 Club de cicloturismo de España
- 19 Red de especialistas en cicloturismo
- 20 Fomento deporte en bicicleta
- 21 Integración ciclista medio rural
- 22 Clúster innovación empresarial
- 23 Club de marca de comercios ciclistas
- 24 Ciclogística
- 25 Marco general de políticas ciclistas
- 26 Sistema de gobernanza
- 27 Fondos 21. Integración ciclista medio rural
- 28 I+D+i



PRINCIPALES CIFRAS DE LA BICICLETA EN ESPAÑA



Fuente: Barómetro de la Bicicleta en España 2019

lidad activa; la mejora de la calidad del aire; un mayor protagonismo de opciones de ocio y turismo más activos, tanto urbanas, como rurales o en la naturaleza; y una mayor autonomía en la infancia, la adolescencia y personas mayores, al ofrecer la posibilidad de una movilidad autónoma.

Entre los mecanismos de gestión establecidos de la EB destacan una Oficina General de la Bicicleta, ubicada en el Mitma, para centralizar la coordinación, el seguimiento y la co-

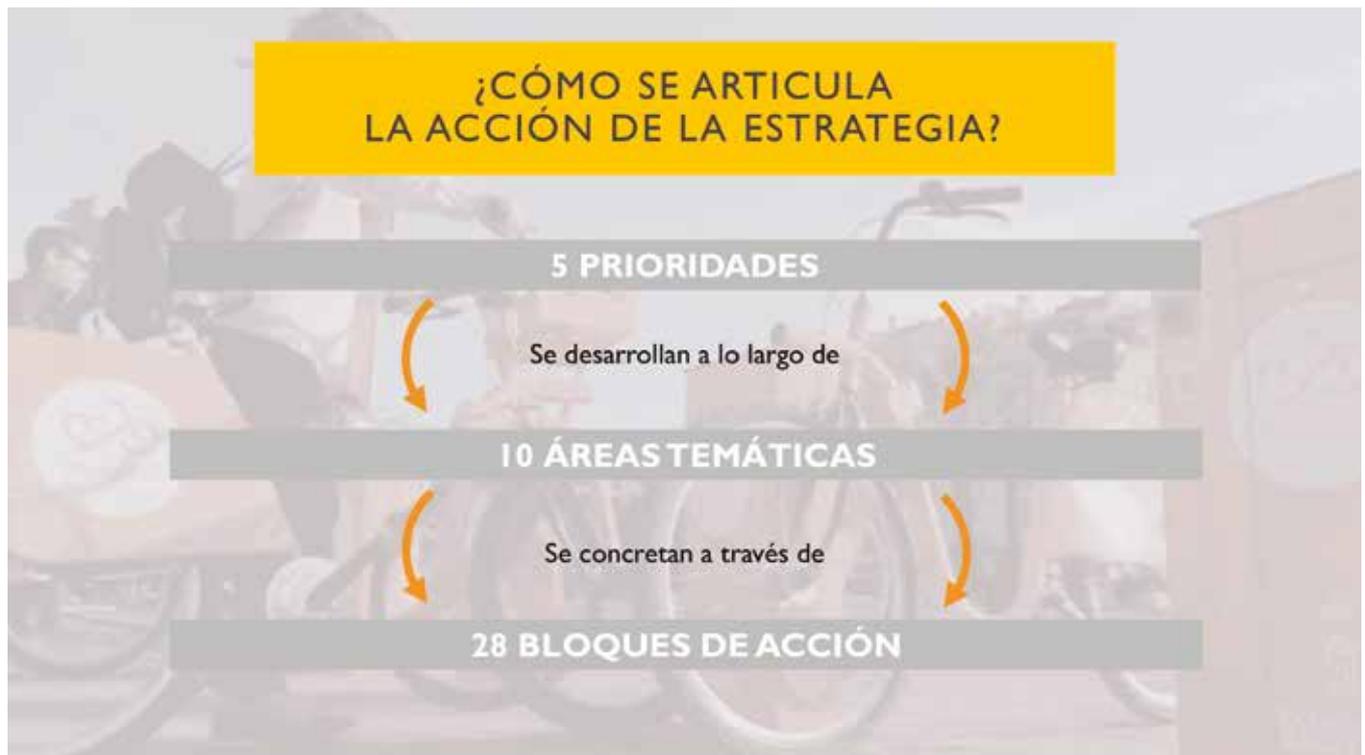
municación; una Red interministerial de responsables de asuntos relacionados con la bicicleta; y la relación permanente con las Entidades Locales, a través de la FEMP. El horizonte temporal para el desarrollo de la Estrategia se ha establecido hasta 2025.

Alfonso Gil, presidente de la Comisión de Transportes, Movilidad Sostenible y Seguridad de la FEMP, considera que esta estrategia es “un paso de gigante” hacia esa nueva movilidad que

hace que la gente viva más y que va a cambiar la fisonomía de las ciudades “sin humos, sin ruidos y sin muertos en nuestras calles”. Así lo dijo en la presentación del proyecto que tuvo lugar en Madrid el 7 de junio.

Redes ciclistas urbanas

La Estrategia Estatal por la Bicicleta establece los siguientes objetivos en el área estratégica de redes ciclistas urbanas, periurbanas e interurbanas: desarrollar redes ciclistas acordes



con el tamaño y la distribución de las poblaciones; crear redes continuas, cómodas y seguras para la comunicación urbana, periurbana e interurbana en bicicleta, diseñando las redes viarias aptas para el ciclismo segregado, integrado, o en vías 2-1, donde sea necesario; y unificar y optimizar criterios de diseño, señalización o tipologías de vías para la bicicleta.

Otros objetivos son disponer de estacionamientos públicos seguros en sitios clave, vigilados, cómodos y frecuentes, respetando el espacio del peatón; disponer de espacios para el estacionamiento de bicicletas en edificios de viviendas, oficinas y comercios; asegurar un adecuado mantenimiento y conservación de vías y arcones para el uso de la bicicleta; mantener las vías ciclistas y rutas ciclistas turísticas en buenas condiciones para su uso seguro; y facilitar la difusión de información útil, accesible y actualizada sobre itinerarios en bicicleta.

La Estrategia también plantea formar a los técnicos de infraestructura y movilidad en bicicleta, y crear espacios para compartir conocimiento y experiencias; hacer de la ciudad un espacio más habitable, con mayor protagonismo de los peatones, las bicicletas y otros vehículos de movilidad personal; optimizar los criterios de diseño urbano y normativo para la integración segura de la bicicleta; y dar suficiente visibilidad al ciclista en el espacio viario mediante señales, semáforos, letreros, etc.

Por último el proyecto contempla garantizar una escala de prioridades en el espacio viario: movilidad activa, transporte público, movilidad compartida y por último el uso privado de vehículos a motor; dar prioridad al espacio del peatón y de personas con discapacidad y minimizar los conflictos con ciclistas; e Implantar medidas para el calmado del tráfico de vehículos de motor en espacios urbanos compartidos, haciendo de los centros de las ciudades espacios compartidos por peatones, bicicletas y otros vehículos de movilidad personal.



Al acto de presentación de la Estrategia Estatal por la Bicicleta asistieron representantes de Administraciones, asociaciones y sociedad civil.

