



Bases para una Estrategia Estatal de la **Bicicleta**



CIF: G96314323
Oficina permanente:
C/Verneda 16-22, 08018 Barcelona
Tel. / Fax. 93 307 71 00
info@conbici.org / www.conbici.org

BASES PARA UNA ESTRATEGIA ESTATAL DE LA BICICLETA

«Los peores enemigos de la bicicleta en el medio urbano no son los coches, sino los prejuicios en contra de su uso como medio de transporte habitual»

Margot Wallström
(Comisaria europea de Medio Ambiente de 1999 a 2004)

Enero 2007

INTRODUCCIÓN

Esta propuesta de **estrategia ciclista** de ámbito estatal está dirigida a poner en marcha un proceso que tenga por misión definir la política que debería impulsar el Gobierno español, a fin de promover un uso cómodo, seguro y atractivo de la bicicleta como parte integrante de una política de transporte integral y sostenible, atendiendo para ello al conjunto de factores y elementos que condicionan la movilidad ciclista.

Dicho proceso implicaría la concreción en un horizonte temporal determinado de objetivos precisos, programas de actuación, recursos necesarios, plazos de realización, sistemas de coordinación con las distintas administraciones y agentes concernidos, mecanismos de evaluación, etc.

Actualmente, el Ministerio de Fomento está en proceso de elaboración de un estudio sobre los modos de transporte no motorizados en el marco del Plan Estratégico de Infraestructuras de Transporte (PEIT).

Consideramos que, encontrándonos en un momento de fuerte debate sobre los problemas de cambio climático, escasez de petróleo, congestión, contaminación atmosférica y necesidad de incrementar el ejercicio físico diario, es preciso que el Gobierno español, en sintonía con otros países europeos comprometidos con la potenciación del ciclismo en sus distintas vertientes, opte por dar un giro de 180° a la actual situación, decidiéndose a impulsar una estrategia de ámbito estatal para la promoción de la bicicleta, en línea con lo que se plantea en el presente documento.

Distintos países europeos disponen ya de estrategias en este sentido. Ejemplos de ello los encontramos en países como los Países Bajos, que desde 1990 iniciaron una estrategia estatal para el uso de la bicicleta (*Masterplan Fiets*, Plan Director de la Bicicleta¹), el Reino Unido, que desde 1996 impulsa la NCS (*National Cycling Strategy*, Estrategia Nacional para el uso de la bicicleta²), o la estrategia alemana para el uso de la bicicleta, (Plan Nacional alemán de organización de la circulación ciclista «¡Circulemos en bici!» 2002-2012).

Otros países, como Francia, se encuentran en la actualidad estudiando seriamente la implantación de este tipo de estrategias³.

¹ Ministry of Transport, Public Works and Water Management (1999): “*The Dutch Bicycle Master Plan. Description and evaluation in an historical context*”. Directorate-General for Passenger Transport. The Hague.

² <http://www.nationalecyclingstrategy.org.uk>

³ Véase el informe encargado por el Primer Ministro francés, Jean-Pierre Raffarin, a la diputada Brigitte Le Brethon (2004), “*Propositions pour encourager le développement de la bicyclette en France*”. Mission parlementaire Vélo Janvier 2004.

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 atañen más expresamente a la administración central en su interés por potenciar el ciclismo, y que las políticas locales y autonómicas son en general insuficientes para influenciar significativamente a nuestros/as conciudadanos/as para que hagan uso de este vehículo.

Así, opinamos que debería ser responsabilidad de la administración central:

- a) Asumir la coordinación, impulso y seguimiento de las actuaciones que en esta materia se llevan a cabo por parte de las administraciones locales y autonómicas, y proceder a evaluar los resultados obtenidos.
- 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, seguridad vial, justicia, industria, turismo, educación, investigación, asuntos exteriores, etc.)
- c) 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.
- d) Velar por el desarrollo y la difusión del conocimiento técnico adquirido en materia de promoción del uso de la bicicleta.

Asimismo, consideramos indispensable que la metodología de elaboración de esta estrategia cuente con el concurso activo de los agentes sociales, económicos e institucionales interesados, estableciendo, además, la debida coordinación con el resto de administraciones públicas concernidas.

Por último, estimamos imprescindible que la estrategia ciclista establezca objetivos concretos y, en la medida de lo posible, cuantificables, a fin de permitir su posterior seguimiento y evaluación.

La puesta en marcha de una política estatal de la bicicleta entendemos que exige, en primer lugar, la creación de un **órgano administrativo de la bicicleta** en el seno del Ministerio de Fomento, dotado de los medios humanos y económicos suficientes, y responsabilizado de definir, impulsar, coordinar y evaluar dicha estrategia ciclista, así como de garantizar su coherencia y el respeto a los compromisos adquiridos.

Como afirma un documento de la propia Comisión Europea, «*la creación de un departamento de la bicicleta es una condición 'sine qua non' para desarrollar una política de la bicicleta realista y eficaz*»⁴.

Además, dado que las materias e iniciativas relacionadas directa o indirectamente con los desplazamientos ciclistas están diseminadas entre distintos ministerios, este órgano administrativo estaría responsabilizado de garantizar la necesaria coordinación con respecto a las actuaciones que afectan a aquéllos.

Otros ámbitos de responsabilidad de este órgano serían la elaboración de estudios e investigaciones relacionados con la bicicleta; recopilación y difusión de conocimientos sobre la bicicleta; proporcionar formación técnica a profesionales; otorgar subvenciones dirigidas a financiar programas e inversiones de promoción del uso de la bicicleta.

0. ALGUNOS DATOS DE INTERÉS

- | | |
|--------------------|--|
| 4% | es el nivel posible de reducción de CO ₂ como resultado de la promoción del uso de la bicicleta en áreas urbanas. |
| 5% | es la proporción de desplazamientos realizados actualmente en bicicleta en la Unión Europea en el reparto modal. Esto representa 5 veces más que los trayectos efectuados en ferrocarril y 50 veces más que los realizados en avión. |
| 11 millones | es el número de bicicletas en uso en el Estado Español. |
| 30 % | del total de trayectos en automóvil son inferiores a 2 km, y el 50% de menos de 5 km. |
| 30 minutos | es el tiempo de ciclismo diario necesario para reducir hasta en un 50% el riesgo de enfermedades coronarias en relación con una persona no ciclista. |
| 66% | es el porcentaje de personas del Estado Español que prefieren la bicicleta al coche en conflictos de planificación del tráfico. |
| 377% | es el nivel de riesgo de resultar muerto/a desplazándose en coche con respecto al que se corre en bicicleta, calculado en función del número de viajes realizados. |

⁴ 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

1. POTENCIAR EL USO DE LA BICICLETA, BASE IMPRESCINDIBLE PARA LA MOVILIDAD SOSTENIBLE

Estimular el ciclismo diario es un medio efectivo y ecológico para 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, siendo en consecuencia el vehículo más empleado por la Humanidad.

La creación de un marco que permitiera el incremento del ciclismo en sus distintas vertientes (deportiva, recreativa o como medio de transporte cotidiano), haciéndolo más seguro y debidamente combinado con los sistemas de transporte público, aseguraría a los/as ciudadanos/as una movilidad y accesibilidad más fácil.

El potencial social de la bicicleta es mucho mayor de lo que en nuestro país ciertos sectores se imaginan. 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. Prueba de ello son los resultados que en dicho sentido se han recabado de manera reiterada en las ediciones de la iniciativa europea “*Día sin mi coche*”, el hecho de que el 66% de los/as españoles/as prefieran la bicicleta al coche en conflictos de planificación del tráfico⁵, o el dato que muestra que el 73% de los/as europeos/as considera que la bicicleta debe gozar de un trato preferente frente al automóvil⁶.

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 andar en bicicleta, y la buena imagen de la que goza este vehículo entre los/as ciudadanos/as, son elementos que dan cuenta del potencial latente que posee este vehículo, siempre y cuando se atiende a los elementos que hoy en día disuaden de su uso.

Los beneficios ambientales, económicos y sociales del uso de la bicicleta como medio de desplazamiento y ocio han sido reconocidos por distintas

⁵ Fuente: UITP/Eurobarómetro, recogido en OMS (1998): “*A pie y en bicicleta por la ciudad*”. Serie “Autoridades locales de medio ambiente y salud”. Organización Mundial de la Salud – Oficina Regional Europea. Copenhague.

⁶ J. Dekoster, U. Schollaert (2000).

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.

Ejemplos de estas apelaciones a favor de la bicicleta se pueden encontrar en los siguientes acuerdos de distintas instituciones públicas europeas:

- Resolución A2183/86, sobre medidas de la Comunidad Europea en el marco de la política común de transportes, para el fomento de la bicicleta como medio de transporte, aprobada por el Parlamento Europeo el 13 de marzo de 1986;
- *“Libro Verde sobre el Medio Ambiente Urbano”*⁷;
- *“Libro Verde relativo al Impacto del Transporte sobre el Medio Ambiente”*⁸;
- Resolución del Consejo de Ministros de transportes de la CEMT (Conferencia europea de Ministros de Transportes), de 21-22 de abril de 1997;
- *“Carta europea sobre los transportes, el medio ambiente y la salud”*, aprobada en la Conferencia de Ministros Europeos sobre el Medio Ambiente y la Salud, celebrada en Londres en junio de 1999;
- Informe *“En bici, hacia ciudades sin malos humos”*⁹;
- Informe de la Conferencia europea de Ministros de Transportes sobre la seguridad de los usuarios vulnerables¹⁰;
- Libro Blanco: *“La política europea de transportes de cara al 2010: la hora de la verdad”*¹¹;
- Resolución del Parlamento Europeo sobre las repercusiones del transporte sobre la salud pública (2001/2067(INI)), aprobada el 28 de febrero de 2002.

En los últimos años se constata en el Estado Español una tendencia hacia un modelo territorial en el que predominan los procesos de especialización funcional del espacio y la paulatina sustitución de la ciudad compacta por un urbanismo de baja densidad.

⁷ Comisión de las Comunidades Europeas (1990). COM(90) 218 final. Oficina de Publicaciones Oficiales de las Comunidades Europeas, Luxemburgo.

⁸ Comisión de las Comunidades Europeas (1992). COM(92) 46 final. Bruselas.

⁹ J. Dekoster, U. Schollaert (2000).

¹⁰ CEMT (2000): *“Circulation routière : usagers vulnérables”*.

¹¹ Comisión de las Comunidades Europeas (2001). Bruselas.

Este modelo territorial 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 equipamentales, 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 consideramos 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:

- una mejora de la accesibilidad que reduzca la generación de necesidades de desplazamiento;
- la disminución de los desplazamientos en vehículos motorizados;
- y en la potenciación de los desplazamientos peatonales, ciclistas y en transportes colectivos, sin que ello produzca merma alguna en la movilidad de las personas.

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 actual, así como reducir las necesidades de transporte, y aminorar la necesidad de crear nuevas infraestructuras viarias.

Para ello es imprescindible realizar una clara apuesta dirigida a trasvasar el mayor número posible de usuarios/as del automóvil hacia el transporte público y los desplazamientos peatonales y ciclistas, tal y como propugna el Libro Blanco de la Comisión de las Comunidades Europeas: *“La política europea de transportes de cara al 2010: la hora de la verdad”*.

Esta orientación contribuiría a avanzar en la reducción del consumo de energía, de la 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, y en una mejora general de la habitabilidad de las ciudades y pueblos.

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/as ciclistas actuales, sino de estimular la difusión de la bicicleta entre esa gran masa de ciudadanos/as que en las circunstancias actuales no se atreven a coger la bicicleta. Se trataría de conseguir que la mayoría de las personas de cualquier edad y condición social tuvieran 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 cómodas, atractivas y seguras.

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.

2. LA SITUACIÓN DE LA BICICLETA EN EL ESTADO ESPAÑOL

A pesar del amplio reconocimiento de los beneficios ambientales y sociales de la bicicleta, del elevado número de bicicletas existente, de la reducida distancia de la mayoría de los desplazamientos cotidianos, de la alta proporción de la población que sabe andar en bicicleta, y de la buena imagen social de la que goza este vehículo, su uso en el Estado Español es realmente muy bajo.

A diferencia de lo que ocurre en ciudades grandes y pequeñas de otros países europeos, en ninguna ciudad española, con condiciones geográficas en general tanto o más favorables a aquéllas, el porcentaje de desplazamientos realizados en bicicleta llega a superar el 2% del total.

Según datos de la Comisión Europea¹², el Estado Español es el que menos kilómetros recorre en bicicleta por habitante y año (24 km.). Esto es, 40 veces menos que Holanda (1019 km.) o Dinamarca (958 km.); 7 veces menos que Italia (168 km.) ó 4 veces menos que Francia (87 km.), por citar a algunos países más cercanos en lo cultural y geográfico.

Esta situación no es casual, sino producto de la acción de distintos factores a lo largo del último siglo, y en especial a partir de la extensión del uso del automóvil, desde la década de los 60, y que resumimos de forma breve¹³.

A diferencia de lo que en muchos países europeos ocurrió, hasta finales de los años 20 y principios de los 30 la bicicleta fue un vehículo que sólo estuvo al alcance de las clases más adineradas. Este hecho, sumado a la escasa y precaria red viaria existente explica su baja utilización durante este periodo inicial.

¹² J. Dekoster, U. Schollaert (2000), pág. 19.

¹³ Extractado de A. Sanz y otros (1996): “*La bicicleta en la ciudad. Manual de políticas y diseño para favorecer el uso de la bicicleta como medio de transporte*”. Ministerio de Fomento. Madrid.

A partir de los años 20, la aparición de las primeras fábricas de bicicletas y las progresivas mejoras realizadas en la red viaria contribuyeron a extender este vehículo a amplias capas sociales. Sin embargo, esta incipiente expansión se vio truncada por la aparición de la guerra civil y la posguerra, que pusieron freno a su producción y su consumo, como consecuencia de la penuria económica reinante y que se extiende hasta finales de la década de los 50.

El desarrollo industrial y urbano de los años 60 introduce al automóvil de forma masiva a lo largo de la geografía peninsular. Desde entonces, la formidable extensión del volumen del parque automovilístico, las colosales inversiones realizadas en infraestructuras para facilitar los desplazamientos motorizados, condenan paulatinamente a la bicicleta a ocupar un papel marginal en el sistema de transporte.

En efecto, la creciente inseguridad vial que genera el tráfico automovilístico a peatones y ciclistas; el nuevo diseño de vías concebidas pensando exclusivamente en los desplazamientos motorizados; el aumento de las necesidades de desplazamiento y de las longitudes medias de los mismos; el importante desarrollo de unos transportes colectivos que excluyen su combinación con la bicicleta; el progresivo valor que socialmente se le adjudica al automóvil como símbolo de status económico y del progreso personal; la creciente pérdida de prestigio social de la bicicleta, asociada a la idea de pobreza, juguete o utensilio deportivo; son todos ellos factores que van trazando un lamentable panorama para la bicicleta.

Así, a partir de los años 60 la bicicleta en el Estado Español, sin haber sido nunca un medio de transporte utilizado masivamente por la población, es progresivamente abandonada por la mayor parte de sus anteriores usuarios urbanos.

3. LAS ACTUACIONES PÚBLICAS A FAVOR DE LA BICICLETA EN EL ESTADO ESPAÑOL

Las actuaciones para promocionar el uso de la bicicleta como medio de desplazamiento en el Estado Español se caracterizan por ser bastante escasas, parciales, desigualmente repartidas, basadas fundamentalmente en creación de infraestructuras y actos lúdicos aislados, y ser en general iniciativa de la administración local.

La inmensa mayoría de los municipios no han realizado ningún tipo de intervención directa de promoción del uso de la bicicleta. Por otra parte, en la mayoría de las todavía contadas localidades en donde se han llevado a cabo algún tipo de actuación en favor de la bicicleta, éstas suelen consistir en la creación de viario ciclista compuesto por tramos de reducida longitud; escasamente coincidente con los itinerarios de interés ciclista; raramente ubicado en zona urbana; habitualmente mal mantenido y carente de un mínimo

mallado que le aporte cierta funcionalidad. Se trata de actuaciones que contemplan a la bicicleta de manera anecdótica y no contribuyen, en absoluto, a promover su utilización.

Tan sólo un puñado de localidades del Estado Español (Barcelona, Córdoba, Donostia - San Sebastián,...) han dado pasos tangibles hacia el reconocimiento del papel que puede desempeñar la bicicleta en el sistema de transporte. Esto ha conllevado la elaboración de una planificación para la promoción del uso urbano de la bicicleta, incluyendo iniciativas infraestructurales y de ingeniería de tráfico, estableciendo un mallado básico de vías ciclistas, contemplando una dotación mínima de aparcamientos para bicicletas, así como diversas medidas para su promoción, y otras relativas a la educación vial, los aspectos normativos, instrumentos de gestión y evaluación, etc.

Hay que señalar que gracias a este interés continuado en el tiempo el uso de la bicicleta en dichas ciudades ha aumentado significativamente, si bien, como antes se ha indicado, el porcentaje de desplazamientos realizados en bicicleta no llega al 2% del reparto modal.

Desde las administraciones públicas de ámbito provincial y autonómico, cabría destacar las siguientes actuaciones:

- el “*Plan de la red de vías ciclistas de Gipuzkoa*”, de la Diputación Foral de Gipuzkoa, que contempla la creación de 310 km. de vías ciclistas;
- el “*Plan Director Ciclable de Bizkaia 2003-2016*”, de la Diputación Foral de Bizkaia, que contempla la creación de más de 200 km. de vías ciclistas;
- la Red de vías ciclistas de la Comunidad de Madrid, que consta en la actualidad de 127 km., y están previstos realizarse otros 130 km. en los próximos 2 años;
- la Red Ciclista Básica y Plan Estratégico de la Bicicleta de Catalunya, promovida por el Gobierno de la Generalitat de Catalunya tras la aprobación en el Parlament de una Resolución instando a su elaboración, que se encuentra en fase de redacción, y que contempla la creación de una red de vías ciclistas de más de 2.800 km. de longitud;
- la propuesta de Esquema Director para la creación de la Red Verde Europea del Mediterráneo Occidental (REVER Med), dentro de la iniciativa comunitaria Interreg IIIB Mediterráneo Occidental, en la que participan Región de Murcia, Comunidad Valenciana, Gobierno de Aragón y Generalitat de Cataluña. Dicha propuesta incluiría una suma total de itinerarios de 5.900 km.;
- las tres Proposiciones No de Ley sobre sensibilización y potenciación del uso de la bicicleta, sobre el fomento de la seguridad de los usuarios de la

bicicleta, y sobre la creación y mejora de las infraestructuras destinadas a la bicicleta, aprobadas por el Parlament de Catalunya en 1998;

- la Proposición No de Ley de adhesión a la Declaración de Amsterdam "El Derecho de usar la bicicleta", aprobada por el Parlament de Catalunya en 2000;
- la Proposición No de Ley sobre la implantación en Cataluña de la red ciclista europea EuroVelo, aprobada por el Parlament de Catalunya en 2001;
- el convenio de colaboración entre la Junta de Andalucía y distintas entidades ciudadanas, a fin de desarrollar acciones de sensibilización y educación ambiental para poner de manifiesto las ventajas del uso de la bicicleta como transporte urbano.
- el Plan de promoción del uso de la bicicleta, del Ayto. de Donostia.
- el Plan Director de la Bicicleta de Navarra.
- el Plan de ciclabilidad de Pamplona.
- el Plan Director de la Bicicleta de Málaga.
- el Plan Director de la Bicicleta de Sant Feliu de Llobregat.
- el Plan Director de la Bicicleta de L'Hospitalet de Llobregat.
- el Plan Estratégico de la Bicicleta de Catalunya.
- el Plan Estratégico de la Bicicleta de Barcelona.

Por parte del Gobierno español, sólo cabe destacar:

- las actuaciones de impulso, a través del Plan *Tejido Verde* del antiguo Ministerio de Obras Públicas, Transporte y Medio Ambiente (MOPTMA), de las denominadas *vías verdes*, basado en la recuperación de antiguas vías de ferrocarril en desuso. Hay que precisar que no se trata de vías exclusivas para ciclistas, sino que están concebidas para su uso compartido con paseantes, jinetes y personas en sillas de ruedas.
- el incumplimiento de la Proposición no de Ley aprobada por unanimidad por el Pleno del Congreso de los Diputados en 2001 (núm. exp. 162/000263), por la que se instaba al Gobierno español a impulsar la creación de una red básica de vías ciclistas de ámbito estatal.

- La campaña “Mejor Con Bici”, gestada por ConBici en noviembre 2006 a través de las 32 asociaciones que la integran y subvencionada por el Ministerio de Medio Ambiente.

4. EJES DE LA ESTRATEGIA

Como antes se ha dicho, la estrategia estatal ciclista debería contemplar integralmente todos los elementos que condicionan e inciden en la utilización de la bicicleta, a fin de convertirla en un vehículo cómodo, seguro y eficiente, que sea utilizado por amplios sectores de la población, coordinando, asimismo, al conjunto de agentes concernidos en esta materia, y facilitando su activa participación en su definición, desarrollo y seguimiento.

A continuación pasamos a exponer algunos de los principales ejes que consideramos deberían integrar esta estrategia a fin de alcanzar este objetivo:

5.1. Mejorar la seguridad vial de los/as ciclistas

El peligro percibido en las condiciones de la red viaria es el mayor obstáculo para el aumento del uso de la bicicleta. Sin embargo, se sobrestima con frecuencia el peligro asociado con el ciclismo, lo que constituye en ocasiones un argumento para no promocionarlo.

Si se atiende a las nuevas corrientes e interpretaciones de la seguridad vial, se puede concluir que una de las principales estrategias para mejorar la seguridad vial de los y las ciclistas consiste en aumentar el número de personas que utilizan este vehículo, recuperándolo como un modo normal de desplazamiento y admitiendo que circular en bicicleta es un derecho. Para ello deberían estudiarse actuaciones tales como:

- Modificar el registro y el análisis de datos de la accidentalidad y la movilidad, para lograr una mejor comprensión de los procesos que conducen a los accidentes;
- Evitar la introducción o perpetuación de medidas que, con la pretensión de mejorar la accidentalidad ciclista, penalizan y/o restan normalidad al uso de la bicicleta;
- Cambiar el diseño de los vehículos motorizados para adaptarlos a una mejor convivencia con los/as ciclistas, y seguir desarrollando las homologaciones y criterios para la fabricación de bicicletas seguras;
- Adaptar las normativas para favorecer en el medio y largo plazo conductas más adecuadas a los medios de transporte más vulnerables;
- Moderar el tráfico para facilitar el uso de la bicicleta en las ciudades y en las vías interurbanas de rango no principal;

- Crear redes para bicicletas integradas por vías exclusivas para bicicletas o itinerarios alternativos cómodos y seguros para las mismas;
- Establecer una nueva perspectiva de la educación vial que trascienda la circulación y reduzca el nivel de riesgo admitido socialmente;

5.2. Garantizar la intermodalidad del ciclismo

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/as clientes están cubiertas cuando el transporte público es intermodal y accesible.

Esto significa facilitar el acceso interno y externo a las estaciones de transporte colectivo y a los trenes, mejorar las posibilidades de transportar la bicicleta en los transportes públicos, instalar en los mismos servicios de alquiler de bicicletas o de bicicletas públicas, poner en marcha campañas de fomento del uso combinado de la bicicleta y el transporte público, etc.

5.3. 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 infraestructura territorial alternativa a las vías motorizadas.

Se trataría de hacer realidad el acuerdo del Congreso de los Diputados¹⁴, 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, 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*.

5.4. Ayudas a la financiación de infraestructuras viarias para bicicletas

La creación de infraestructuras específicas para bicicletas supone en muchas ocasiones una de las actuaciones necesarias a emprender a fin de garantizar

¹⁴ Proposición no de Ley aprobada por unanimidad por el Pleno del Congreso de los Diputados en 2001 (núm. exp. 162/000263).

unas condiciones seguras y cómodas para los desplazamientos ciclistas. Sin embargo, estas infraestructuras frecuentemente suponen unas fuertes cargas para las débiles economías municipales, lo cual representa un serio obstáculo para su materialización.

Es por ello que el Gobierno central debería proporcionar ayuda técnica y financiera a ayuntamientos, diputaciones y gobiernos autónomos, dirigida a la creación, acondicionamiento o mantenimiento de viario para bicicletas (en especial, para habilitar vías de acceso a los centros urbanos, tramos de conexión interurbana, y estaciones de transporte colectivo).

5.5. Lucha contra los robos de bicicletas

En muchas localidades el robo de bicicletas constituye uno de los principales obstáculos con los que se encuentra el desarrollo de este vehículo como medio de desplazamiento habitual, dado que disuade a muchos/as ciclistas potenciales y lleva a otros/as, como medida de prevención, a utilizar bicicletas en malas condiciones.

Desde el Gobierno central cabría estudiar la articulación de medidas eficaces en la lucha contra los robos, como serían marcar sistemáticamente los cuadros nuevos con un código individualizado que también aparecería en la factura de la bicicleta, y que relacionaría cada bicicleta con su propietario/a, tal y como se realiza en otros países europeos. Esta actuación debería ir complementada con la creación de un registro público de ámbito estatal, en el cual cada propietario/a de una bicicleta podría registrarla voluntariamente en cualquier momento, bien tras comprarla o tras haber sido robada.

5.6. Medidas de ámbito legislativo

- Promover las correspondientes modificaciones en el marco legal urbanístico, dirigidas a exigir la redacción de planes de desplazamientos urbanos en todas las localidades mayores de 50.000 habitantes, orientados a reducir la generación de necesidades de desplazamiento y los desplazamientos en vehículos motorizados, así como a potenciar la marcha a pie, en bicicleta y en transportes colectivos. La ley catalana de la movilidad (Ley 9/2003, de 13 de junio) es un excelente ejemplo de lo que aquí proponemos.
- Promover las correspondientes modificaciones en el marco legal urbanístico, dirigidas a exigir que toda nueva edificación 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.

- Regular la homologación de las bicicletas que se comercializan en el Estado Español, exigiendo que dispongan de los necesarios elementos de seguridad (luces, elementos reflectantes, etc.), sin perjuicio de las condiciones especiales que se establezcan para las bicicletas destinadas explícita y exclusivamente al uso diurno y deportivo.

5.7. Promoción de la investigación y asesoría sobre el ciclismo

Cualquier política pública responsable conlleva habilitar dispositivos de recopilación y análisis de información, que permitan disponer de manera continua y rigurosa de diagnósticos sobre las principales características de los factores y agentes que actúan en el correspondiente ámbito de actuación, y posibiliten evaluar convenientemente la eficacia e impacto de las intervenciones puestas en marcha.

En el Estado Español nos encontramos con una escasez de datos y estudios de todo tipo (sociológicos, psicológicos, históricos, económicos, territoriales, etc.) referentes a la bicicleta, a las características sociológicas, actitudes, comportamientos, opiniones y necesidades de los/as ciclistas, a las condiciones en que se desarrollan sus desplazamientos, a la siniestralidad, a las actuaciones públicas que se llevan a cabo, etc.

Se trataría, pues, que la estrategia ciclista incluyera, también, la necesidad de activar una línea de investigaciones a este respecto, tanto para ser desarrollada directamente por la propia administración pública, como para incentivar su realización por parte de otros agentes.

En este mismo capítulo cabría incluir la necesidad de ofertar labores de asesoría técnica sobre todo tipo de cuestiones relacionadas con la movilidad ciclista, ofreciendo recomendaciones de intervención, elaborando materiales y guías de referencia, editando mapas de itinerarios adecuados para las bicicletas, etc.

5.8. Campañas de promoción del uso de la bicicleta

El cambio de las prácticas de los ciudadanos y ciudadanas pasa también por un cambio de mentalidad. Se trataría de comunicar a través de la prensa, radio y televisión, y en paralelo al resto de actuaciones antes mencionadas (y sin las cuales no tendría ningún sentido hacerlo), los beneficios personales y sociales de la bicicleta, combatiendo la imagen de vehículo "peligroso", y tratando de convencer que es la mejor alternativa para un número importante de problemas a los que se enfrentan muchas personas (contaminación, gestión del tiempo, economía, stress, falta de salud, agresividad,...).

Teniendo en cuenta que los hábitos de movilidad que adquieran en la actualidad los niños y niñas -y la gente joven- condicionarán la movilidad del futuro, es importante promover entre ellos y en su entorno familiar y escolar el uso de la bicicleta. Es sabido, además, que a esas edades la bicicleta es una herramienta inigualable para la autonomía personal. Convendría pues generalizar la implantación del "camino escolar" seguro en los entornos de los centros educativos, mediante proyectos participativos en los que la comunidad educativa (y los jóvenes usuarios/as) tuvieran un marcado protagonismo.

5.9. Medidas ejemplarizantes desde la Administración Central, para mejorar la imagen de la bicicleta

Sería de indudable utilidad, de cara a mejorar y normalizar la imagen de la bicicleta, que todos los ministerios y organismos públicos dependientes de la administración del Estado, pusieran en marcha sus correspondientes planes de desplazamiento, que deberían incluir medidas para incentivar la práctica del ciclismo entre sus empleados/as, y facilitando el acceso cómodo y seguro en bicicleta a sus distintas dependencias, así como el aparcamiento.

En este sentido, también sería importante que los cargos públicos de la administración estatal utilizaran lo más posible y de manera ostensible la bicicleta, a fin de dar ejemplo al resto de los/as ciudadanos/as, como también se hace en otros países de nuestro entorno europeo.

5.10. Ayudas a las entidades ciudadanas que trabajan a favor de la bicicleta

Apoyar a las entidades ciudadanas que trabajan a favor de la bicicleta, significaría, sin duda, una actuación inteligente para garantizar la promoción continuada de este vehículo en nuestra sociedad, en la administración pública y entre los/as representantes políticos/as.

Para ello sería preciso que la Administración central aportara medios suficientes para que el trabajo de estas entidades se pueda realizar en condiciones dignas y con garantías de continuidad.