

La Estrategia Estatal por la Bicicleta

# El Ministerio se suma al efecto bicicleta





La bicicleta no es únicamente un modo de transporte más. Su utilización aporta valor para la sociedad en términos no sólo de movilidad sino también de habitabilidad, salud, medio ambiente, equidad, sociabilidad, etc. Y produce **beneficios tanto para los que se desplazan en bicicleta como para los que no, al liberar espacio en nuestras vías y reducir la contaminación del aire y la contaminación acústica.**

En este escenario, Mitma aborda el impulso de la Estrategia Estatal por la Bicicleta con el objeto de coordinar las diferentes políticas y acciones en torno a la promoción de este medio desde todos sus ángulos, desde la movilidad hasta sus **beneficios para la salud, pasando por su uso recreativo y deportivo, por el desarrollo empresarial del sector, o como base para un turismo basado en la bicicleta.**



*Ciclista por un carril bici en Mallorca.*

■ *Texto: Adrián Muelas Gil,  
Antonio Pérez Peña,  
Javier de las Heras Molina.*



**Hace tiempo** que las bicicletas dejaron de reservarse para el verano y el ocio. En los últimos años se ha producido en España un aumento significativo en su utilización. A su tradicional uso lúdico se han unido, de forma cada vez más decidida los desplazamientos cotidianos, sobre todo en el ámbito urbano.

Además de que la bicicleta hace una contribución muy positiva para alcanzar los retos de la Agenda 2030, existe una serie de beneficios asociados al incremento en su uso que la hacen muy interesante como apoyo a diversas políticas públicas. Y esto se debe a que, en un sistema descarbonizado y eficiente, el papel de la bicicleta se presenta como una opción de transporte absolutamente sostenible, que incide en la mejora de la salud, y hacia la que debemos

generar confianza y establecer medidas que fomenten su uso de forma segura.

Se trata de un reto que cobra especial relevancia en las ciudades, en las que se ha de potenciar el impulso de soluciones de movilidad sostenible, que respondan a las necesidades reales de los ciudadanos y garanticen su movilidad cotidiana.

Y no es un reto a futuro, sino una realidad urgente. No sólo por evitar la contaminación atmosférica

y fomentar la calidad del aire (el transporte representa el 29% del total de emisiones de gases de efecto invernadero y, de ese porcentaje, el 93% lo representa el modo terrestre), sino también por otras problemáticas asociadas, como son los atascos, la alta siniestralidad, el ruido, la ocupación de un bien público finito como es el espacio en nuestras ciudades y pueblos...

Se acelera así la necesidad de avanzar hacia la Transición Digital y una movilidad descarbonizada,

## La Estrategia Estatal por la Bicicleta pretende hacer de la bici un modo de transporte, ocio, deporte y turismo que aporte valor a la sociedad.

Concepto a buscar... Todos Buscar

es.movilidad efecto bicicleta

Estrategia de movilidad Diálogo abierto de movilidad Eventos Actualidad ¿Sabías qué?

efecto bicicleta  
Cuando te sumas, todo rueda.

Estrategia estatal por la bicicleta  
Salud, medioambiente, economía, equidad y sociabilidad

es.movilidad  
Estrategia de Movilidad 2030  
segura · sostenible · conectada

NOTICIAS DESTACADAS



respetuosa con el medio ambiente y la salud de las personas.

Por ello, “es.movilidad”, la Estrategia de Movilidad Segura, Sostenible y Conectada 2030 del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (Mitma), incluye la **implementación de la Estrategia Estatal por la Bicicleta**.

La Estrategia, aprobada en el Consejo de Ministros el pasado mes de junio, establece una serie de áreas y objetivos que deben orientar, en los próximos años, las prioridades en las políticas públicas en torno a la bicicleta. Además, nace con la ambición de impulsar las actuaciones que se necesitan para conseguir que la bicicleta sea un modo de transporte, ocio, deporte y turismo que aporte valor a la sociedad. **El documento y la documentación asociada se puede consultar en la web: [esmovilidad.mitma.es/EB](http://esmovilidad.mitma.es/EB).**

La Estrategia Estatal por la Bicicleta tiene un **propósito fácil de explicar: impulsar la bicicleta en nuestro país en todos sus ámbitos**. Aunque debido al reparto competencial existente en España, las diferentes acciones que se incluyen en la Estrategia por la Bicicleta requieren la participación y colaboración de todos los niveles de la Administración Pública. Esto hace imprescindible que exista un departamento que lidere, impulse y coordine todas las propuestas contempladas en la Estrategia. Es precisamente el Mitma quien asume dicho papel, y para ello se ha creado la Oficina Estatal de la Bicicleta.

La existencia de una estrategia de ámbito nacional ha sido una

demanda de la comunidad de ciclistas desde hace años. En el ámbito internacional, además de la Estrategia Ciclista Europea elaborada por la Federación Europea de Ciclismo (ECF), en mayo de 2021 ha sido aprobado el Plan PanEuropeo de la Bicicleta. Y aunque el reparto competencial respecto al impulso de la bicicleta es muy amplio, no hay duda de que una estrategia de ámbito nacional será un elemento fundamental para que cada vez más personas se animen a utilizarla con asiduidad. De hecho, la mayoría de los países en los que este medio de transporte tiene un mayor protagonismo en el reparto modal, cuentan con una estrategia de la administración estatal.

### **Prioridades de la Estrategia Estatal por la Bicicleta**

El Mitma busca coordinar las políticas y acciones de promoción desde todos sus ángulos, desde la movilidad cotidiana hasta sus beneficios para la salud, pasando por su uso recreativo y deportivo, por su cadena de valor y el consiguiente desarrollo empresarial del sector, o como base para el fomento del cicloturismo.

En resumen, se busca aumentar el uso de la bicicleta utilizando para ello el impulso a la movilidad sostenible a través de un aumento de su cuota modal en detrimento del uso de vehículos a motor; la mejora de la calidad de vida gracias al aumento de la movilidad activa; la disminución de los accidentes de tráfico y su gravedad; la mejora de la calidad del aire; un mayor protagonismo de opciones de ocio y turismo activos, tanto urbanos, como rurales o en la naturaleza; el avance en la igualdad de género, garantizando una

## **Prioridades Estratégicas**

**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**

**Coordinar la acción del Estado en el impulso de la bicicleta**

movilidad menos dependiente económicamente y más flexible, permitiendo así una mayor libertad, independencia y empoderamiento de la mujer; una mayor autonomía para la infancia, la adolescencia y las personas mayores, al ofrecer la posibilidad de una movilidad autónoma; ciudades más amables y pacíficas, con tráfico calmado que favorezca la seguridad de los colectivos más vulnerables; la puesta en valor del patrimonio cultural e histórico a través de una oferta de cicloturismo de calidad; la contribución al impulso de la economía local a través del comercio especializado y del ciclo-



turismo, además de aprovechar el potencial de la ciclogística; un mayor dinamismo del sector de la bicicleta y de su cadena de valor, con un mayor crecimiento de la industria, los servicios y las marcas nacionales, creándose más empleo especializado; y la contribución a una economía baja en carbono, con menor gasto energético, menos emisiones, y más productiva.

### Actuaciones incluidas en la Estrategia Estatal por la Bicicleta

Estas prioridades se impulsan a través de **10 áreas temáticas**, de las que se derivan un compendio de **28 bloques de acciones**: **Cambio cultural: sensibilización, formación y comunicación**. Aunque el uso de la bicicleta presenta una tendencia creciente en España, aún

se encuentra muy lejos de los objetivos de la visión de la Estrategia. Es necesario, por tanto, un trabajo intenso y continuo de sensibilización, formación y difusión de los usos de la bicicleta en todos sus ámbitos.

**En Salud, bienestar y dimensión social** puesto que la utilización de la bicicleta contribuye favorablemente de manera



## Las 5 prioridades se impulsan a través de 10 áreas temáticas y 28 bloques de acciones.

importante en la salud física, mental y social de la ciudadanía. La movilidad activa y el deporte inciden sobre la salud física reduciendo los riesgos de obesidad, enfermedades cardiovasculares o diabetes, entre otros. Además el uso de la bicicleta reduce el estrés, los niveles de ansiedad o la incidencia de la depresión. Por último, aumenta las opciones de movilidad de la ciudadanía, colaborando en la igualdad de oportunidades y, por tanto, en el bienestar social.

**La Infraestructura ciclista** es un elemento fundamental para la promoción del uso de la bicicleta, principalmente en la movilidad cotidiana, pero también en el ocio o el deporte o el turismo. Es necesaria la coordinación de las diferentes Administraciones Públicas en el diseño de redes que garanticen un uso de la bicicleta con seguridad, accesible y cómodo a la ciudadanía. Estas redes deben ser continuas, funcionales e integradas con el resto de modos de transporte. La seguridad vial y la seguridad frente al robo en aparcamientos adquieren un papel crítico en el diseño. Las infraestructuras deben completarse con elementos adecuados para facilitar un uso cómodo y sin barreras de la bicicleta: aparcamientos, elementos de protección, integración con otros modos, etc.

**Los Instrumentos para facilitar la movilidad ciclista.** Aunque la mayoría de los ho-

gares dispone al menos de una bicicleta, no siempre es conveniente para el usuario disponer de su propia bici. Para conseguir que los usuarios disfruten de una buena experiencia de uso en la movilidad ciclista, al margen de la necesidad de una infraestructura ciclista, es necesario crear una oferta de servicios que facilite el acceso, a toda la ciudadanía, al uso de la bicicleta en todos los ámbitos: movilidad cotidiana, cicloturismo, ocio o deporte.

**La bicicleta como medio de transporte cotidiano** debe jugar un papel fundamental en la movilidad diaria. Es un modo muy competitivo para distancias de hasta 10 o 15 km, y supone importantes beneficios, no solo para los usuarios de la bicicleta (principalmente en términos de salud), sino para el conjunto de la sociedad (en términos de ahorro de emisiones, menor ocupación del espacio urbano o reducción de la accidentalidad, entre otros).

**La seguridad y regulación.** La bicicleta aún sigue siendo percibida por parte de la población como un medio de transporte poco seguro. Por ello, es necesario avanzar en la mejora de la seguridad de todos los usuarios mediante una actualización y homogeneización de la normativa; la formación, la comunicación y la concienciación en movilidad ciclista.

**El Cicloturismo** permite la interacción con el entorno natural, el paisaje y el patrimonio cultural, resultando una experiencia muy positiva. Además, puede ser una herramienta para la desestacionalización del turismo y la promoción económica y social de muchos territorios. Es necesario impulsar la planificación de la red y de los servicios asociados a este tipo de turismo y paliar las carencias de un mercado inmaduro.

**El ocio y el deporte en bicicleta** tiene un papel importante. De hecho, esta faceta del ciclismo suele ser uno de los principales alicientes de nuevos ciclistas que, una vez familiarizados con ello, suelen ver con mejores ojos la utilización en su movilidad cotidiana. En el ámbito deportivo, es necesario avanzar en la promoción de eventos y,

*Es importante vigilar el estado de las ruedas en la bicicleta.*





## El documento establece áreas y objetivos para orientar las prioridades en las políticas públicas en torno a la bicicleta.

sobre todo, en mejorar la seguridad de los ciclistas. En el ámbito recreativo es necesario facilitar la convivencia entre usuarios de los espacios naturales y plantear unas directrices comunes en todos los espacios protegidos para evitar la confusión e incertidumbre entre los visitantes usuarios de la bicicleta.

**Oportunidades y cadena de valor de la bicicleta.** El incremento del número de ciclistas supondrá un impulso para el sector de la fabricación, reparación y comercio de bicicletas como motores de creación de empleo y autoempleo caracterizados por su innovación y flexibilidad. Además, la actividad ciclista, en sus diferentes ámbitos (movilidad, deporte, ocio y turismo) ayuda a potenciar otros sectores económicos, como comercio, restauración u hostelería, contribuyendo al desarrollo de la economía local. Por último, la ciclogística es una excelente alternativa para los repartos de mercancías en la “última milla” de los entornos urbanos.

**Coordinación institucional y financiación.** El fomento del uso de la bicicleta requiere la proactividad de los numerosos agentes implicados, tanto en las AA. PP. como del sector privado y asociaciones. Es necesario crear instrumentos de coordinación y colaboración entre todos los actores para alcanzar los objetivos marcados en la Estrategia.

### El proceso de elaboración de la Estrategia

El documento es fruto del trabajo de numerosos departamentos ministeriales, administraciones territoriales y asociaciones del sector profesional y de usuarios. Cabe destacar el papel de la Dirección General de Tráfico (DGT), que coordinó los trabajos iniciales.

Esta Estrategia condensa las visiones que han planteado, a través de un proceso de trabajo colaborativo, organizaciones como la Mesa Española de la Bicicleta, la Red de Ciudades por la Bicicleta, la Coordinadora en Defensa de la Bici, la Federación Española de Municipios y Provincias, Ministerios y representantes de Entidades Locales y Comunidades Autónomas.

Además, ha contado con aportaciones de operadores de transporte, empresas y cooperativas del sector de la bicicleta, operadores turísticos, asociaciones de peatones, de personas con discapacidad, fundaciones por la seguridad vial, formadores, consultores, empresas de ingeniería, responsables de entornos naturales, federaciones deportivas, académicos, emprendedores sociales y especialistas en equidad y género

En definitiva, en su elaboración han participado múltiples actores involucrados de un modo u otro en el fomento de la movilidad ci-

clista. Esta diversidad de puntos de vista es posiblemente uno de los mayores valores que aporta la Estrategia.

### La gobernanza de la Estrategia Estatal por la Bicicleta

Como ya se ha mencionado, el fomento de la bici y la ejecución de las acciones recogidas en la Estrategia involucran de modo transversal a numerosos actores, ejerciendo el Mitma el papel de coordinador entre ellos. Para lograrlo, se han establecido diferentes herramientas y foros de trabajo: **La Oficina General de la Bicicleta**, integrada en el Mitma, centraliza los trabajos; **una red interministerial** que engloba a todos los departamentos que, en función de sus competencias, puedan llevar a cabo acciones de fomento e impulso de la bicicleta; también es fundamental la **coordinación con las comunidades autónomas y las entidades locales**, involucrando así a todos los niveles territoriales de la Administración Pública; el **Comité Consultivo de la Bicicleta**, en el que estarán incluidos los agentes sociales más relevantes del sector que se complementará con grupos de trabajo específicos, con la flexibilidad necesaria para cooperar de manera eficiente; y por último la necesaria **coordinación con las Cortes Generales** a través de diversos mecanismos.

### La bici en la Estrategia y la Ley de Movilidad, y en el Plan de Recuperación:

La **Estrategia de Movilidad Segura, Sostenible y Conectada 2030** refleja un cambio de paradigma en el Ministerio, que pasa de ser un Ministerio centrado en la provisión de infraestructuras, a planificar la movilidad en su conjunto para dar un buen



En su elaboración han participado múltiples actores del ecosistema ciclista.



*Carril bici en un parque.*





## Se ha creado la Oficina Estatal de la Bicicleta para coordinar este proyecto.

servicio público priorizando el mayor beneficio social.

En este escenario, la bicicleta no es únicamente un modo de transporte más. Su utilización produce valor a la sociedad en términos de movilidad, de habitabilidad, salud, medio ambiente, equidad, sociabilidad, etc. Y no sólo produce beneficios para aquellos que se desplazan en bicicleta, sino también para el resto de los ciudadanos, al liberar el espacio de vehículos a motor, y reducir la contaminación y la emisión de ruidos.

La aprobación y coordinación de la Estrategia Estatal por la Bicicleta es una actuación incluida en el eje 1, "Movilidad para todos", e indirectamente también forma parte de otros ejes como el 3, "Movilidad segura", el 4, "Movilidad sin emisiones" o el 6, "Cadenas logísticas intermodales".

En paralelo, **trabajamos en el desarrollo de la Ley de Movilidad**, que complementará a la Estrategia y le dará el soporte normativo necesario para su implementación. La ley se basa en cuatro pilares que son la movilidad como un derecho social, una movilidad limpia y saludable, un sistema de transporte digital e innovador y una mejor inversión al servicio de los ciudadanos.

La promoción de la movilidad ciclista aparece en varios puntos del anteproyecto de ley en el que

se está trabajando, como criterios de planificación, campañas de sensibilización y planes de movilidad al trabajo.

A través de la Estrategia y de la Ley de Movilidad el Mitma busca consolidar también la nueva jerarquización o pirámide de la movilidad urbana, en la que el peatón y la bicicleta están a la cabeza. La pirámide de prioridades de la movilidad se invierte. Las políticas públicas asociadas a la movilidad urbana han estado históricamente centradas en el coche como centro del sistema. Ahora debemos revertir esa tendencia priorizando el uso de medios activos (como caminar o moverse en bicicleta), el transporte público como columna vertebral del sistema desde un punto de vista multimodal, continuando con la movilidad compartida y ya por último el uso privado de vehículos. Esta jerarquía debe dirigir las políticas públicas asociadas a la movilidad cotidiana, y está basada en criterios de eficiencia energética, medioambientales, de equidad social, vulnerabilidad, siniestralidad y calidad de vida.

Y con la oportunidad histórica que representa el **Plan de Recuperación, transformación y Resiliencia**, se puede no sólo acceder a un flujo inusual de recursos, sino también hacer uso de ellos para transformar y modernizar la inversión en infraestructuras, nuestra economía y nuestra movilidad.

De las componentes del Plan que están siendo gestionadas desde el Ministerio, las más vinculadas al transporte son la Componente 1 "Plan de choque de movilidad sostenible, segura y conectada en entornos urbanos y metropolitanos", y la Componente 6 "Movilidad sostenible, segura y conectada".

Estas componentes permitirán acelerar algunas de las políticas por las que más venimos apostando, incluyendo no solo actuaciones que realizarán el ministerio o sus empresas, sino también operadores de las comunidades autónomas o de los ayuntamientos a través de las convocatorias oportunas.

Por ejemplo, en el ámbito de la movilidad urbana, aunque son de competencia generalmente municipal, el Mitma apuesta por ciudades más humanas y para ello se impulsa una movilidad que permita a la mayoría de los ciudadanos participar de las dinámicas urbanas reduciendo su impacto ambiental, a través de distintas líneas.

Entre ellas destaca la de impulso a la creación de Zonas de Bajas Emisiones. Estas zonas urbanas requieren adaptaciones, como las contempladas en la primera convocatoria del programa de ayudas a municipios, para la implantación de estas zonas y la transformación digital y sostenible del transporte urbano, que se cerró el pasado 30 de septiembre, con un gran éxito de participación. Un total de 188 municipios han solicitado subvenciones por unos 1.500 millones de euros para acelerar la descarbonización de las ciudades, mejorar la calidad del aire y mitigar el ruido. La



Mujer con bicicleta por el puerto deportivo de Mallorca.

convocatoria, que cuenta con un presupuesto de 1.000 millones de euros, en 2021, se articula en concurrencia competitiva, por lo que se seleccionarán los proyectos que, cumpliendo los requisitos de madurez, impacto y calidad, mejor ayuden a alcanzar los objetivos establecidos en el Plan de Recuperación, abarcando desde rigurosos compromisos de plazos de ejecución a objetivos relacionados con el impulso de la movilidad activa y sostenible.

De las 258 solicitudes registradas, que incluyen un total de 1.134 actuaciones, dos terceras partes aproximadamente están encaminadas a fomentar el cambio modal en entornos urbanos y metropolitanos hacia modos de transporte más sostenibles, priorizando el transporte público colectivo y la movilidad activa.

En concreto, una parte importante de estos proyectos potencian el desarrollo de zonas e itinerarios peatonales, principalmente en el centro de las ciudades, y el impulso del uso de la bicicleta y otros medios de transporte personales similares con la construcción de carriles bici, la adecuación de las vías

y el espacio urbano a su uso, además de la habilitación de aparcamientos seguros y el despliegue de servicios de alquiler de bicicletas. Asimismo, los municipios han pedido subvenciones para limitar el uso del vehículo privado en los centros de las ciudades, mediante la puesta en marcha de medidas para calmar el tráfico rodado, construir aparcamientos disuasorios y establecer zonas de estacionamiento no regulado fuera de las zonas de bajas emisiones.

Esta primera convocatoria forma parte del programa de zonas de bajas emisiones y transformación del transporte urbano y metropolitano, incluido en el Componente 1 del Plan de Recuperación.

El programa completo está dotado con unos 2.900 millones de euros por lo que, además de los 1.000 millones de esta primera convocatoria, MITMA tiene previsto sacar una segunda convocatoria, en 2022, para distribuir otros 500 millones de euros entre los municipios, transferir a las comunidades autónomas 900 millones de euros, para financiar iniciativas que contribuyan a la puesta

en funcionamiento de zonas de bajas emisiones y al impulso de la eficiencia del transporte colectivo, habilitar 400 millones de euros, para transformación de flotas de transporte de viajeros y mercancías de empresas, y 105 millones de euros a proyectos de humanización y calmado de tráfico en travesías, incluyendo en este ámbito la construcción de carriles bici segregados.

### Líneas de trabajo adicionales

Adicionalmente, en el entorno de MITMA ya se están implantando medidas concretas: Fomentar la **intermodalidad del tren y la bicicleta**, por ejemplo, a partir de acuerdos como los que ha alcanzado Adif y la Red de Ciudades por la Bicicleta, donde se están desarrollando proyectos piloto en estaciones para implantar aparcamientos seguros y carriles bici fomentando así la movilidad ciclista en el recorrido de última milla.

**Fomentar el cicloturismo a través del Programa de Vías Verdes**, donde se recuperan antiguos trazados ferroviarios, para crear itinerarios de conexión sostenible entre entornos rurales y ofrecerlos como una opción de turismo rural, atractivo y sostenible, y también mediante la creación de **aplicaciones informáticas** que permitan al usuario conocer la oferta de vías ciclables en España y obtener recomendación de itinerarios. Se considera fundamental que el usuario disponga de información fiable sobre cada ruta e itinerario, para así poder seleccionar las opciones que mejor se adapten a sus gustos y necesidades. **Completar la red de vías ciclables de largo recorrido**, completando los itinerarios interrumpidos y mejo-



## El documento y la documentación asociada se puede consultar en la web: [esmovilidad.mitma.es/EB](http://esmovilidad.mitma.es/EB).

rando el estado de conservación de los ya existentes, con el fin de lograr un conjunto continuo y homogéneo que abarque todo el territorio nacional, facilitando además información clara y sencilla al usuario sobre la oferta disponible. **Y mejorar la seguridad ciclista.** En este sentido la Dirección General de Carreteras del Mitma está trabajando en actualizaciones normativas para atender necesidades específicas de los ciclistas como: la **nueva normativa sobre marcas viales** donde se está trabajando colaborativamente con asociaciones; también se está redactando un nuevo Catálogo de señales verticales de circulación, en el que las necesidades de la movilidad ciclista adquieren el mismo rango de importancia que las del resto de vehículos. Además, el Mitma y la DGT trabajan junto a las administraciones autonómicas

titulares de las vías en la **señalización de tramos con elevada presencia de ciclistas.**

La **Dirección General de Carreteras** está empezando a incluir la construcción de infraestructuras ciclistas en los proyectos de mejora del firme o del trazado, especialmente en aquellos tramos de carretera convencional que disponen de autopista o autovía paralela.

También se está trabajando en **campañas de concienciación** y difusión sobre los beneficios del uso habitual de la bicicleta, como la campaña "El Efecto Bicicleta".

### Conclusiones

La bicicleta no es únicamente un modo de transporte más. Su utilización produce valor para la sociedad en términos de movi-

lidad, de habitabilidad, salud, medio ambiente, equidad o sociabilidad. Y no solo produce beneficios para aquellos que se desplazan en bicicleta, sino también para el resto de la ciudadanía, al liberar espacio y reducir la contaminación atmosférica y la emisión de ruidos.

El Mitma aspira a que esta Estrategia por la bicicleta constituya un punto de inflexión y así la sociedad puede encontrar un punto de encuentro en esta Estrategia y, sobre todo, hacer de ella un espacio compartido de trabajo colaborativo hacia un fin común: **obtener todo el valor público que la bicicleta puede ofrecer.**

Sin duda, estamos en el momento adecuado:

- **Hay interés social.**
- **Hay impulso político y alineación con las políticas europeas.**
- **Hay financiación para poder acometer inversiones.**
- **Y, sobre todo, hay voluntad para enfrentarse a estos retos. ■**

*Ciclistas en su movilidad cotidiana.*

