



# Por una estrategia estatal para la bicicleta

Edorta Bergua Jiménez

**DESCRIPTORES**  
BICICLETA  
TRANSPORTE  
POLÍTICAS PÚBLICAS  
SOSTENIBILIDAD

“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)

## Algunos datos de interés

- 4 % es el nivel posible de reducción de CO<sub>2</sub> 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 cinco veces más que los trayectos efectuados en ferrocarril y 50 veces más que los realizados en avión.
- 11 millones son las bicicletas en uso en el Estado español.
- 30 % del total de trayectos en automóvil son inferiores a dos kilómetros, y el 50 % de menos de cinco kilómetros.
- 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.

## 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 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, econó-

mica, 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 ciertos sectores sociales en el Estado español 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 ciudadanos/as españoles/as prefieran la bicicleta al coche en conflictos de planificación del tráfico<sup>1</sup>; 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 automóvil<sup>2</sup>.

La reducida distancia de la mayoría de los desplazamientos en automóvil, las elevadas dimensiones del parque ciclista existente, la alta proporción de personas 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.



Fig. 1. Barcelona. Carril bici compartiendo un espacio peatonal.

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 cuales 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 son las resoluciones del Parlamento Europeo A-2-183/86, 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, y la 2001/2067(INI), sobre las repercusiones del transporte sobre la salud pública; los libros verdes de la Comisión Europea sobre el Medio Ambiente Urbano, y el Impacto del Transporte sobre el Medio Ambiente; o el Libro Blanco: *La política europea de transportes de cara al 2010: la hora de la verdad*.

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.

Este modelo territorial define y condiciona el sistema de transporte urbano en mucho mayor medida que cualquier plan de transporte, ya que genera mayores necesidades de desplazamiento, al estar alejadas las zonas residenciales de las localizaciones productivas y equipamentales, y hace aumentar la longitud media de los recorridos, induciendo, en definitiva, a una mayor dependencia respecto de los medios de locomoción motorizados.

Frente a ello, desde amplios sectores sociales consideramos 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 la movilidad peatonal, ciclista y en transportes colectivos.

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 creación de 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 Europea: *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 acústica, del número de accidentes, del tiempo empleado en desplazarse; en una menor ocupación de espacio, en efectuar inferiores inversiones en infraestructura viaria, y en una mejora general de la habitabilidad de las ciudades y pueblos.





Fig. 2. Barcelona. Bicicletas aparcadas en una calle peatonalizada.



Fig. 3. Barcelona. Carril bici con bolardos para impedir el acceso de automóviles.

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 solo 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 utilizarla. 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.

### La situación de la bicicleta en el Estado español

A pesar del amplio reconocimiento de los beneficios ambientales y sociales del ciclismo, 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 localidad española, con condiciones geográficas en general tanto o más favorables que las de aquéllas, el porcentaje de desplazamientos realizados en bicicleta llega a superar el 2% del total.

Según datos de la Comisión Europea,<sup>3</sup> el Estado español es el que menos kilómetros recorre en bicicleta por habitante y año (24 km). Esto es, 40 veces menos que Holanda (1.019 km) o Dinamarca (958 km); siete veces menos que Italia (168 km) o cuatro veces menos que Francia (87 km).

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 sesenta, y que resumimos brevemente:<sup>4</sup>

A diferencia de lo que en muchos países europeos ocurrió, hasta finales de los años veinte y principios de los treinta en el Estado español la bicicleta fue un vehículo que solo 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 período inicial.

A partir de los años veinte, 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 consumo, como consecuencia de la penuria económica reinante, que se prolonga hasta finales de la década de los cincuenta.

El desarrollo industrial y urbano de los años sesenta introduce al automóvil de forma masiva a lo largo de la geografía peninsular. Desde entonces, la formidable extensión del volumen del parque automovilístico, y 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 sesenta 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.

No resulta extraño, pues, entender la tardía creación de las primeras vías ciclistas, que no aparecen hasta la década de los ochenta, de la mano de unos pocos municipios animados a poner en práctica actuaciones favorables a la bicicleta ya experimentadas con éxito en otros países europeos.

## Las actuaciones públicas a favor de la bicicleta en el Estado español

Las actuaciones para fomentar el uso de la bicicleta como medio de desplazamiento en el Estado español se caracterizan por ser escasas, parciales, desigualmente repartidas en el territorio, basadas fundamentalmente en la creación de infraestructuras aisladas, y ser, en general, iniciativa de la Administración local.

La inmensa mayoría de los municipios no han realizado nunca 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 sí se ha llevado a cabo algún tipo de actuación, 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, y habitualmente mal mantenido y carente de un mínimo mallado que le confiera cierta funcionalidad. Se trata de actuaciones que contemplan a la bicicleta de manera anecdótica y no contribuyen, en absoluto, a promover su utilización.<sup>5</sup>

Tan solo un puñado de localidades (Barcelona, Córdoba, Donostia-San Sebastián...) han dado pasos tangibles hacia el reconocimiento del papel que puede desempeñar el ciclismo en el sistema de transporte. Esto ha conllevado la elaboración de una planificación para el fomento 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, la utilización de la bicicleta en dichas ciudades ha aumentado significativamente, si bien el porcentaje de desplazamientos ciclistas 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 prevé la creación de 310 kilómetros 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 kilómetros de vías ciclistas.
- La Red de vías ciclistas de la Comunidad de Madrid, que consta en la actualidad de 127 kilómetros, y prevé realizar otros 130 kilómetros en los próximos dos años.
- La Red Ciclista Básica de Catalunya, promovida por el Gobierno de la Generalitat de Catalunya, que se encuentra en fase de redacción, y que contempla la creación de una red de vías ciclistas de más de 2.800 kilómetros.
- 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 la Región de Murcia, la Comunidad Valenciana, el Gobierno de Aragón y la Generalitat de Catalunya. Dicha propuesta incluiría 5.900 kilómetros de itinerarios.



Fig. 4. Barcelona. Señalización vertical para el tráfico ciclista.

- Las tres Proposiciones no de Ley sobre sensibilización y potenciación del uso de la bicicleta, sobre el fomento de la seguridad de los/as usuarios/as 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 Catalunya 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, para el desarrollo de acciones de sensibilización y educación ambiental que pongan de manifiesto las ventajas del uso de la bicicleta como medio de transporte urbano.

Por parte del Gobierno español, tan solo 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*, basadas 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.
- La celebración de la jornada técnica "La bicicleta en la ciudad", organizada por el MOPTMA en abril de 1994, de la que el único resultado tangible fue la publicación del ex-



celente libro *La bicicleta en la ciudad. Manual de políticas y diseño para favorecer el uso de la bicicleta como medio de transporte*.<sup>6</sup>

- 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 insta al Gobierno español a impulsar la creación de una red básica de vías ciclistas de ámbito estatal.

### La necesidad de una estrategia ciclista de ámbito estatal

Aun siendo evidente que las competencias para la promoción del ciclismo se encuentran repartidas entre los distintos niveles territoriales de las administraciones públicas, por parte de las asociaciones de usuarios/as de la bicicleta consideramos que existe una serie de ámbitos de responsabilidad que atañen más expresamente a la Administración central, y que el ejercicio de dichas responsabilidades podría contribuir a incrementar significativamente los niveles de uso de este vehículo, dadas las limitaciones con las que se suelen encontrar las actuaciones de ámbito local o autonómico.

Más en concreto, estimamos que debería corresponder a la Administración central:

- Contribuir a impulsar y estudiar 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.
- Asegurar la necesaria coordinación entre aquellas intervenciones de los distintos ministerios (relacionadas con los transportes, deportes, ordenación del territorio, medio ambiente, sanidad, economía, seguridad vial, justicia, industria, turismo, educación, investigación, asuntos exteriores, etc.), que tienen un efecto directo o indirecto en el uso de la bicicleta.
- Velar por el desarrollo y la difusión del conocimiento técnico adquirido en materia de promoción del uso de la bicicleta.
- Establecer y desarrollar relaciones en este ámbito con el resto de países europeos, poseedores en general de una situación más adelantada, a fin de intentar avanzar en la armonización de políticas ciclistas, señalética, normativa en materia de infraestructuras, en el intercambio de experiencias, etc.

Distintos países europeos disponen ya de estrategias en este campo. Ejemplos de ello los encontramos en países como Holanda, que desde 1990 inició una estrategia estatal para el uso de la bicicleta (*Masterplan Fiets*, Plan Director de la Bicicleta<sup>7</sup>), el Reino Unido, que desde 1996 impulsa la NCS (*National Cycling Strategy*, Estrategia nacional para el uso de la bicicleta<sup>8</sup>), o la estrategia alemana para el uso de la bicicleta 2002-2012.<sup>9</sup>

Otros países, como Francia, se encuentran en la actualidad estudiando seriamente la implantación de este tipo de estrategias.<sup>10</sup>

En consecuencia, ConBici, Coordinadora en Defensa de la Bici, que reúne a 35 asociaciones de usuarios/as de la bicicleta en el Estado español, el mes de mayo de 2004 remitió



Fig. 5. Establecimiento de alquiler de bicicletas en Barcelona.

una petición al Ministerio de Fomento, exhortándole a dar un giro de ciento ochenta grados a la actual situación en la que se encuentra el ciclismo, y adoptar un papel activo como promotor de su práctica. Dicho papel, a nuestro entender, debería concretarse en el impulso de una estrategia de ámbito estatal para el fomento y defensa de este vehículo.

En nuestra opinión, esta estrategia, superando enfoques meramente infraestructurales, debería contemplar de manera integral y coherente todos los 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, a fin de convertirla en un vehículo cómodo, seguro, atractivo y eficiente, que sea utilizado por amplios sectores de la población.

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

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

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



Fig. 6. Barcelona. Carril bici. Señalización horizontal.

Como afirma un documento de la 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”.<sup>11</sup>

Otros ámbitos de responsabilidad de esta unidad administrativa podrían ser la elaboración de estudios e investigaciones relacionados con la bicicleta; recopilación y difusión de conocimientos sobre el ciclismo; proporcionar formación técnica a profesionales; otorgar subvenciones dirigidas a financiar programas e inversiones para el fomento de su uso.

Esta petición ha coincidido con un momento especialmente importante para el debate sobre el futuro de la bicicleta en Europa. En efecto, en la 88ª sesión del Consejo de Ministros de la Conferencia Europea de Ministros de Transportes (CEMT), celebrada también en mayo de 2004 en Ljubljana (Eslovenia), se aprobó una Declaración sobre las políticas estatales en materia de ciclismo para el transporte urbano sostenible;<sup>2</sup> que sintoniza plenamente con la petición cursada, otorgándole así, si cabe, una mayor legitimidad.

La declaración apela a los Estados miembros de la CEMT a definir marcos estatales de acción para la promoción del uso de la bicicleta, a fin de:

- Articular alrededor de objetivos comunes las diferentes medidas específicas, gracias a una mejor coordinación entre los diversos ministerios y organismos estatales, administraciones regionales y locales, en colaboración con la industria, las asociaciones de ciclistas y resto de actores concernidos.
- Testimoniar la voluntad y el compromiso político a escala estatal, reforzando así la prioridad acordada a las políticas en favor de la bicicleta.
- Sensibilizar a la población sobre las ventajas de la bicicleta en tanto que modo de desplazamiento sostenible, y deje de ser considerada como un vehículo marginal.



Fig. 7. Barcelona. Aparcamiento para bicicletas.

## Ejes de la estrategia

Como contribución al diseño del proceso para la definición de la estrategia propuesta, pasamos a exponer brevemente algunos de los principales ejes que las asociaciones de usuarios/as de la bicicleta consideramos deberían orientarla.

### 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 sobreestima 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/as ciclistas consiste en poner en marcha actuaciones dirigidas a 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.

### Garantizar la intermodalidad del ciclismo

Solo 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 usuarios/as 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 vagones; 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.





Fig. 8. Bicicletas con silla para transporte de niños aparcadas en un parque infantil de Barcelona.

### Diseñar y crear una Red Básica de Vías Ciclistas de ámbito estatal

Consideramos necesario enlazar las rutas dispersas e inconexas que actualmente existen, y dar un sentido de continuidad al viario ciclista, 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.

En un primer momento, se trataría de hacer realidad el acuerdo del Congreso de los Diputados<sup>13</sup> 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 básica de vías ciclistas de ámbito estatal.<sup>14</sup>

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

Por ello el Gobierno central debería proporcionar ayuda técnica y financiera a ayuntamientos, diputaciones y gobiernos autónomos, dirigida a la creación, acondicionamiento o mantenimiento de viario y otras infraestructuras para bicicletas.

### Luchar 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 puedan ser marcar sistemáticamente los cuadros nuevos con un código individualizado que aparecería en la factura de la bicicleta, y relacionando así 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 después de comprarla o tras haber sido robada.

### Impulsar 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 el volumen de viajes 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.

- Impulsar las pertinentes modificaciones en el marco legal urbanístico, orientadas 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 dispongan de un espacio accesible desde el exterior para el aparcamiento ciclista.
- 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.

### Promover la investigación y asesoría sobre el ciclismo

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, de activar una línea de investigaciones en este ámbito, tanto para ser desarrolladas directamente por la Administración pública, como para incentivar su realización por parte de otros agentes. En este mismo capítulo cabría 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.

### Hacer campañas de promoción del uso de la bicicleta

El cambio de las prácticas de las personas pasa también por un cambio de mentalidad. Se trataría de comunicar a través de los medios de comunicación, 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 de que es la mejor alternativa para un número importante de problemas a los que se enfrentan muchas personas (contaminación, gestión del tiempo, economía, estrés, falta de salud, agresividad...).

### Fomentar 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, incluyendo 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.

### Ayudar 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. □

Edorta Bergua Jiménez

Licenciado en Ciencias Políticas y Sociología y Diplomado en Urbanismo  
Miembro de la Comisión de Infraestructuras de ConBici,  
Coordinadora en Defensa de la Bici

### Notas

1. Fuente: UITP/Eurobarómetro, recogido en OMS (1998), p. 11.
2. Dekoster, Jacques y Schollaert, Ulric (2000), p. 11.
3. Dekoster, Jacques y Schollaert, Ulric (2000), p. 19.
4. Una descripción más desarrollada sobre la evolución de la bicicleta en las ciudades españolas se puede encontrar en Sanz, Alfonso, y otros (1996), pp. 15-16.
5. Véase a este respecto Bergua, Edorta y Benaito, Josu (1998).
6. Sanz, Alfonso, y otros (1996).
7. Ministry of Transport, Public Works and Water Management, *The Dutch Bicycle Master Plan. Description and evaluation in an historical context*, The Hague, Directorate-General for Passenger Transport, 1999.
8. <http://www.nationalcyclingstrategy.org.uk>
9. Ministerio Federal de Transporte, Vivienda y Construcción, *Plan nacional para promocionar la utilización de la bicicleta 2002-2012. "¡Pedalea a favor de la bicicleta!"*, Gobierno de la República Federal Alemana, 2002.
10. Véase el informe encargado por el Primer Ministro francés, Jean-Pierre Raffarin, a la diputada Brigitte Le Brethon, *Propositions pour encourager le développement de la bicyclette en France*. Mission parlementaire Vélo, Janvier 2004. <http://www.premier-ministre.fr/fr/p.cfm?ref=42690>
11. Dekoster, Jacques y Schollaert, Ulric (2000), p. 55.
12. CEMT, *National cycling policies for sustainable urban transport*, CEMT/CM(2004)11, European Conference of Ministers of Transport, 2004.
13. Proposición no de Ley aprobada por unanimidad por el Pleno del Congreso de los Diputados en 2001 (núm. exp. 162/000263).
14. Véase a este respecto la propuesta elaborada por ConBici (2001).

### Bibliografía

- Bergua, Edorta y Benaito, Josu, "Las vías ciclistas en el Estado español", *Ecología Política*, nº 15, Barcelona, 1998.
- <http://habitat.aq.upm.es/boletin/n6/aeber.html>
- ConBici, *La creación de una Red Ciclista Básica en España. Consideraciones preliminares, definición de pautas y líneas de actuación*, Coordinadora en Defensa de la Bici, 2001. [http://www.conbici.org/vias\\_ciclistas/red\\_basica\\_documento.php](http://www.conbici.org/vias_ciclistas/red_basica_documento.php)
- Dekoster, Jacques y Schollaert, Ulric, *En bici, hacia ciudades sin malos humos*, Oficina de Publicaciones Oficiales de las Comunidades Europeas, Luxemburgo, 2000. [http://www.ihobe.net/Publicaciones/seleccion/D\\_Inventario\\_Residuos6.htm](http://www.ihobe.net/Publicaciones/seleccion/D_Inventario_Residuos6.htm)
- Organización Mundial de la Salud, *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, 1998.
- Sanz, Alfonso, *Menos que cero*, Madrid, Dirección General de Actuaciones Concertadas en las Ciudades, Ministerio de Fomento, 1994.
- Sanz, Alfonso, y otros, *La bicicleta en la ciudad. Manual de políticas y diseño para favorecer el uso de la bicicleta como medio de transporte*, Madrid, Ministerio de Fomento, 1996.

