



Inversiones del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia asociadas a movilidad ciclista

● Texto: Adrián Muelas Gil



El sector de la movilidad ciclista en España genera cada vez más valor social y económico, aunque los datos de uso no se incrementan tanto como sería deseable.

Por ello, con la ayuda del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia, Mitma ha movilizado más de 500 millones de euros para la bicicleta a través de distintas líneas de inversión, tanto para ayuntamientos como para comunidades autónomas, que se suman a las inversiones propias del Ministerio.

Estos fondos permitirán acometer unos 1000 km de carriles bici y más de 4100 aparcamientos seguros, además de reforzar los sistemas públicos de préstamo de bicicletas en 30 ciudades.

El cambio hacia una movilidad más limpia, más sostenible y más saludable necesita apoyarse en inversiones económicas tangibles. Y por supuesto, esto también ocurre cuando se trata de fomentar la movilidad ciclista en nuestro país.

Las ciudades españolas se han diseñado en los últimos 50-70 años por y para los coches. El crecimiento económico y la mayor demanda de movilidad se ha traducido en elevados índices de motorización y de tráfico en las ciudades, lo

que genera numerosos problemas a los habitantes de esas ciudades, sobre todo, pero también al conjunto de la sociedad.

Además, hablar hoy en día de movilidad es hablar de un proceso de cambio, donde se identifican claramente tres vectores principales de transformación:

- En primer lugar, la necesidad de avanzar en la descarbonización de la economía y luchar contra la emergencia climática, resultando imprescindible reducir las emisiones del sector transporte, ya que representa

aproximadamente el 29 % del total de emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) en nuestro país (de ese porcentaje, el 93 % lo representa el modo terrestre). Los objetivos cuantitativos de reducción de emisiones se han asumido internacionalmente, y el Marco estratégico de energía y clima escenifica estos compromisos a nivel nacional. Existe, además, una cada vez mayor concienciación medioambiental de los ciudadanos.

- En segundo lugar, la incorporación masiva de la tecnología y la digitalización en la movilidad, que está produciendo la aparición de nuevas formas y servicios de movilidad. Esto supone, además, una oportunidad para mejorar la experiencia del usuario, crear nuevos modelos de negocio y mejorar la eficiencia del sistema, al ajustar mejor la oferta y la demanda de transporte, facilitar la multimodalidad y ofrecer nuevos modelos de negocio que antes no hubieran sido factibles.
- Y, en tercer lugar, los retos demográficos, como la mayor concentración de población en las grandes ciudades y zonas periurbanas, lo que conlleva desafíos importantes de gestión tanto en estas grandes ciudades (congestión, efectos sobre la salud debidos a la calidad del aire, ruido, etc.), como en las áreas rurales y las ciudades medianas, que se enfrentan a la despoblación. Y ello sin olvidar el debate sobre el uso del espacio en las ciudades, que recordamos que es un bien público finito.

Además, las tendencias sociales de los últimos años muestran una menor querencia al coche y no sólo en zonas urbanas. De hecho, cada vez más jóvenes evitan sacarse el carné de conducir y de comprarse un coche. Y es que ya en 2017 se calculaba que un coche privado cuesta a su conductor una media de 45 000 euros durante toda su vida útil. Un coste que no deja de encarecerse y que hace que cada día más jóvenes eviten asumirlo, sobre todo cuando siguen apareciendo alternativas cada vez más

viables a ese uso privado del vehículo propio.

Por ello, partimos de un escenario en profunda transformación que requiere el esfuerzo de todas las administraciones y agentes.

¿Por qué la bicicleta?

En este contexto de cambio y con la necesidad de revertir el modelo de movilidad hacia uno que dependa menos del vehículo privado a motor, la figura de la bicicleta es clave:

- En el entorno urbano la bicicleta presenta numerosas ventajas a nivel personal y familiar frente al desplazamiento en vehículo privado a motor. Entre ellas, se pueden citar que el tiempo del trayecto en bicicleta es más previsible que mediante vehículos a motor, o que ayuda a la economía familiar al reducir el coste en transporte. Asimismo, incrementa la actividad física, así como la productividad y la sociabilidad, disminuyendo además el estrés. Todas estas ventajas pueden conducir a una mejor experiencia del usuario de la bicicleta frente al del coche.
- En los entornos periurbanos, la bicicleta puede ser un mecanismo de descongestión del tráfico de acceso a las ciudades y, al mismo tiempo, un elemento impulsor de la intermodalidad, ya que permite conectar diferentes modos de transporte.
- Por último, en las zonas rurales, por el pequeño tamaño y el menor tráfico, la bicicleta facilita el desplazamiento y la movilidad activa en el interior de los núcleos rurales y entre poblaciones. Al mismo tiempo contribuye a las economías locales a través del turismo o el ocio, mediante la recuperación de los caminos y entornos naturales abandonados o descuidados.

Datos del sector

En cuanto a datos de uso, podemos mirar las cifras del Barómetro de la bicicleta, el estudio de ámbito nacional elaborado

por la Red de ciudades por la bicicleta. En su última edición anterior a la pandemia, 2019, vemos lo siguiente:

- El 50,7 % de los españoles entre 12 y 79 años utilizan la bicicleta con alguna frecuencia. Esto representa un total de 20 millones de personas.
- Un 22,4 %, es decir, unos 9 millones de españoles, utilizan la bicicleta todas las semanas.
- Y casi 1,5 millones de españoles la utiliza diariamente para la movilidad obligada, para ir a trabajar o estudiar.
- Por otra parte, 7 de cada 10 españoles tiene alguna bici en casa (71,8 %), lo que indica que el parque de bicicletas es muy elevado.

Sin embargo, el reparto modal de la bicicleta en ciudades españolas es muy bajo. Según los datos de los distintos Planes de movilidad urbana de los municipios españoles, en las principales ciudades ciclistas españolas esta cuota apenas representa un 8,5 % en Vitoria-Gasteiz, quedándose entre el 3 y el 5 % en otras "ciudades ciclistas" como Valencia, Sevilla, Barcelona o Zaragoza.

En cuanto a datos de infraestructura ciclista, según un estudio realizado por *El País* en 2020, los kilómetros de carril bici segregado por cada 10 000 habitantes en las principales ciudades ciclistas españolas son de 4,96 (Vitoria-Gasteiz), 3,74 (San Sebastián), 3,62 (Valladolid), 2,76 (Sevilla) [...] 1,41 (Barcelona) o 0,83 (Madrid); todos muy lejos de valores

como los de París (5,04) o Ámsterdam (8,82).

Es importante destacar que, como efecto de la pandemia, regiones como Gipuzkoa aumentaron en un 31 % los desplazamientos en bicicleta en 2020 respecto al 2019. Se trata de una tendencia observada en muchas ciudades que ya disponían de un mínimo de infraestructura ciclista y que han apostado por ampliarla.

Sin duda, los beneficios asociados al incremento en el uso de la bicicleta se producen en varios ámbitos, que afectan no solo al usuario sino a la movilidad y a la economía en general.

Y es que el sector de la bicicleta genera mucho empleo (más de 23 000 trabajadores directos) según el "Informe del sector de la bicicleta 2021", realizado por la Asociación de marcas y bicicletas de España, AMBE, quienes a su vez lideran la mesa española por la bicicleta junto a otras asociaciones como la Real federación española de ciclismo, Ciclojuristas, la Asociación de ciclistas profesionales (ACP), o la *International Mountain Bicycling Association* (IMBA España). De hecho, ya en 2020 se superó un hito histórico, y es que en España se vendieron más de 1,5 millones de bicicletas (un 25 % más que en 2019). Es decir, se vendieron más bicicletas que coches. Y esto ha vuelto a ocurrir en 2021.

La venta de bicicletas eléctricas se consolida en 2021 al superarse, un año

- ★ Más de 20 millones de españoles utilizan la bicicleta con alguna frecuencia.
- ★ 9 millones la utilizan todas las semanas.
- ★ Y casi 1,5 millones la utiliza diariamente para ir a trabajar o estudiar
- ★ 7 de cada 10 españoles tiene alguna bici en casa.
- ★ El sector de la bicicleta genera más de 23 000 empleos directos.
- ★ En 2020 se vendieron más de 1,5 millones de bicicletas (se vendieron más bicicletas que coches). Esto se ha repetido en 2021.
- ★ El parque de bicicletas eléctricas se acerca a las 900 000 unidades, situándose como el vehículo eléctrico preferido por los españoles.

más, la barrera de las 200 000 unidades vendidas (223 561). El parque de bicicletas eléctricas en España se acerca a las 900 000 unidades, situándose como el vehículo eléctrico preferido por los españoles. Además, se siguen creando empresas tanto de fabricación, venta y reparación de bicicletas y componentes, y de servicios turísticos y de ocio asociados (180 fabricantes nacionales, 362 empresas del sector, 3 028 tiendas de venta y talleres). Y el volumen de exportaciones en algunos subsectores supera incluso al del mercado nacional.

Por otro lado, el precio medio de la bicicleta en España es de 984 euros (llegando hasta 2 861 euros la media de las bicis eléctricas, 2 303 euros las de carretera, 832 euros las de montaña, 306 euros las urbanas y 169 euros las bicis infantiles).

La movilidad ciclista en las políticas de Mitma

Por todas estas ventajas y por la urgencia de la transformación que la movilidad necesita, la bicicleta debe considerarse

como un elemento esencial en la movilidad del futuro. Y para fomentar su uso hay que hacer frente también a algunas barreras como puede ser disminuir la sensación de inseguridad (la real y también la percibida), las probabilidades de robo en los estacionamientos, las acusadas pendientes en ciertos entornos, por no decir el cambio de mentalidad necesario para su uso en ciertos sectores de la sociedad.

El impulso a la bicicleta que lidera Mitma es uno de los síntomas del cambio de paradigma de la movilidad en los tiempos actuales.

Las administraciones en general, y el Ministerio en particular, ya no debemos actuar como meros proveedores de infraestructuras y servicios de transporte, sino como facilitadores de soluciones de movilidad para todos. Colocando al usuario y sus necesidades en el centro de la toma de decisiones, sin olvidar que es un ecosistema complejo y multidisciplinar.

Esta visión de conseguir una movilidad descarbonizada; segura; digitalizada; vertebrada en torno al transporte público,



y complementada con esquemas de movilidad compartida y micromovilidad, debe otorgar más espacio al peatón y a la movilidad activa y saludable en las ciudades, configurando una ciudad para todos y más amable con las personas.

Y todo ello con la visión de que la movilidad es un derecho ciudadano, un elemento de cohesión social y una palanca de crecimiento económico.

Uno de los objetivos fundamentales es consolidar la nueva jerarquización de la movilidad urbana, en base a una pirámide invertida en la que el peatón y la bicicleta están a la cabeza, continuando el transporte público como columna vertebral del sistema desde un punto de vista multimodal, siguiendo con la movilidad compartida y eficiente y ya por último el uso privado de vehículos a motor. 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.

Para impulsar esta transformación, el Ministerio está trabajando con tres instrumentos en el ámbito de la movilidad: la Estrategia de Movilidad Segura, Sostenible y Conectada 2030; la Ley de Movilidad Sostenible; y el Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia.

La bicicleta tiene un papel importante en los tres instrumentos descritos, y es un síntoma más de este cambio en las prioridades de inversión, que se encaminan hacia la meta de que el Ministerio sea facilitador de la movilidad cotidiana. Además, la Estrategia estatal por la bicicleta, elaborada de manera consensuada con todo el sector y presentada en Consejo de Ministros en junio de 2021, llena un vacío existente y da respuesta a todas estas necesidades. Dicha estrategia por la bicicleta forma parte de las medidas y compromisos incluidos dentro de la Estrategia de Movilidad Segura, Sostenible y Conectada 2030, que a su vez forma parte de las reformas estructurales incorporadas al Plan de Recuperación.

Sobre los dos primeros instrumentos (estrategia y ley de movilidad), ya se han publicado varios artículos en esta revista, y el tercero, los fondos asociados al plan de recuperación que buscan reforzar la movilidad ciclista, es el foco de los siguientes apartados.

El papel de la bicicleta en el Plan de Recuperación

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

Dentro 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 se viene apostando últimamente**, 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.

Convocatoria de ayudas a ayuntamientos

Mitma **apuesta por ciudades y regiones más humanas** y para ello se impulsa una movilidad que permita reducir 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 zonas de bajas emisiones y la transformación digital y sostenible del transporte urbano**, dotado con 1 000 millones

Movilidad urbana sostenible y conectada



COMPONENTE 1:
Plan de choque de movilidad sostenible, segura y conectada en entornos urbanos y metropolitanos
4.536 M€ (+ 2.000 M€ gestionados por MITERD)

— C1. I1:
Zonas de bajas emisiones y transformación del transporte urbano y metropolitano

900 M€
 mil transferidos a CCAA en 2021

1.500 M€
 para Ayuntamientos

400 M€
 para transformación de flotas de autobuses y camiones

105 M€
 humanización de travesías de la Red de Carreteras del Estado

Total: 2.905 M€

+
 — C1. I3:
Actuaciones en Cercanías



de euros en esta primera convocatoria, complementada por otros 500 millones en otra convocatoria que se publicará este año. La resolución definitiva de la primera convocatoria se realizó el 23 de mayo tras un proceso en el que ha habido un gran éxito de participación.

171 municipios y dos entes supramunicipales han empezado a recibir 1 000 millones de euros para descarbonizar y digitalizar la movilidad urbana, incluyendo una amplia tipología de acciones como susceptibles de financiación. Entre los beneficiarios también se encuentran 14 municipios que, además de participar a título individual, se han aliado para presentar solicitudes como agrupaciones. Así, tres grupos liderados por Valladolid, San Sebastián y Sevilla, respectivamente, han logrado ayudas. Por su parte, el área metropolitana de Barcelona (AMB) y la mancomunidad de la comarca de Pam-

plona han obtenido fondos como entes supramunicipales.

En total, 193 municipios presentaron 262 solicitudes por valor de 1 497 millones de euros, casi un 50 % más de lo presupuestado. El 88,6 % de los solicitantes ha obtenido financiación. Todas las propuestas recibidas se han valorado en función de los criterios de madurez, impacto, calidad y relevancia. Cada solicitud estaba compuesta por varias actuaciones por lo que se van a financiar 656 de las 1 154 actuaciones que se presentaron.

El programa está dirigido a municipios de más de 50 000 habitantes, capitales de provincia y municipios de más de 20 000 habitantes que cumplan una serie de requisitos, como disponer de un sistema de transporte público urbano.

Las ayudas europeas beneficiarán directamente a los 24,5 millones de

Ayudas a la movilidad ciclista en el PRTR

Resolución de la convocatoria de 2021 de ayudas a municipios para descarbonizar y digitalizar la movilidad

Actuaciones para priorizar el uso de la bicicleta de aquí a 2024:

Hasta 500 Km
nuevos de carriles bici

+450 km
de refuerzo y mejora de vías ciclistas ya existentes

+4.100 plazas
nuevas de aparcamiento seguro para bicicletas

17 proyectos
para nuevos sistemas públicos de préstamo de bicicletas

+7 M€
para mejorar la intermodalidad transporte público-bicicleta

73 actuaciones
de calmado de tráfico

- ★ Más de 100 millones para unos 1 000 kilómetros de carriles bici.
- ★ Más de 4 100 plazas seguras de estacionamiento seguro para bicis.
- ★ 48,9 millones de euros para implantar sistemas públicos de alquiler de bicicletas.
- ★ 7 millones de euros para promover la intermodalidad transporte público-bicicleta.

personas que viven en los municipios adjudicatarios. Y vemos de nuevo cómo **las administraciones locales apuestan también por impulsar la bicicleta.**

En concreto, una parte importante de estos proyectos potencian el **desarrollo de zonas e itinerarios peatonales en el centro de las ciudades y el impulso del uso de la bicicleta y otros medios de transporte personales** con la construcción de carriles bici, la adecuación de las vías y el espacio urbano a su uso, la habilitación de aparcamientos seguros y el despliegue de servicios de alquiler de bicicletas.

De hecho, el **40,7 % del presupuesto** de la convocatoria se ha asignado provisionalmente a **actuaciones encaminadas al desarrollo de la movilidad activa, como la construcción de carriles bici, la peatonalización de calles o la instalación de puntos de alquiler de bicicletas.** Esto es, **224 millones** van a ir a **inversiones relacionadas con la bicicleta, una cantidad sin precedentes.**

Esta inversión se traduce en:

- Se van a destinar más de 100 millones de los fondos en construir o adecuar unos 1 000 kilómetros de carriles bici seguros y segregados, el equivalente a **ir de Bilbao a Málaga.**
- Se financiará la construcción de más de **4 100 plazas seguras de estacionamiento para bicis.**

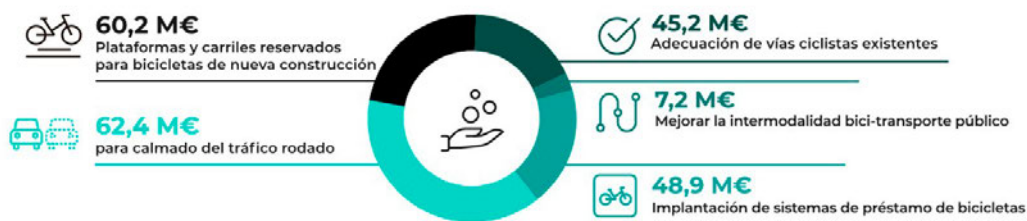
- Se financiará la implantación de sistemas públicos de alquiler de bicicletas con 48,9 millones de euros.
- Y se promoverá la intermodalidad con el transporte público con más de 7 millones.
- Por otro lado, se han concedido 243,1 millones de euros para aumentar el espacio para peatones en las ciudades.

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.

El **programa completo** está dotado con unos **2 900 millones** de euros de los que, además de los 1 000 millones de esta primera convocatoria, se prevé una **segunda convocatoria durante 2022, en términos parecidos a la de 2021, para distribuir otros 500 millones** de euros entre los **municipios.**

Por destacar algunas actuaciones concretas que han sido beneficiarias de las ayudas, se puede mencionar por ejemplo las actuaciones del ente supramunicipal del área metropolitana de Barcelona (AMB), para mejora y ampliación del sistema de bici pública

Reparto de **224 M€** de subvenciones a la bicicleta por tipo de actuación*



* Las actuaciones incluyen otros vehículos de movilidad personal, pero principalmente se encaminan a la bicicleta

metropolitana, para construcción e infraestructura ciclista, para mejora de la señalización, para disponer de más aparcamientos seguros, y para digitalizar e implantar una gestión inteligente de la infraestructura ciclista. En total el AMB recibirá 40 millones, en dos anualidades, para estas actuaciones y para las otras que ha solicitado digitalización del transporte público, flotas de buses eléctricos, mejora de intercambiadores, etc.).

También el ayuntamiento de Madrid ha solicitado más de 39 millones para la ampliación y la transformación tecnológica del sistema Bicimad de alquiler de bicicletas públicas, y para la construcción de infraestructura ciclista segregada.

Murcia también ha obtenido una gran financiación, de más de 7 millones de euros, para la ampliación de la red de plataformas reservadas destinadas a carriles bici.

Girona, Segovia, León, Cáceres, Benidorm, Sabadell, Santander, Siero, Alcorcón, Logroño... Una lista de decenas de ciudades, de todo tipo, tamaño y orografía, que, a la hora de decidir el tipo de actuaciones por las que iban a apostar en este y el próximo año, han decidido que la bicicleta tiene un papel fundamental dentro de sus prioridades.

Transferencias de fondos a las comunidades autónomas

A ello hay que añadir las transferencias de 900 millones de euros a las comunidades autónomas y a Ceuta y Melilla para financiar sus inversiones directas en digitalización del transporte autonómico, transformación de la movilidad, reducción de las emisiones y mitigación del ruido.

Este tipo de actuaciones buscan financiar iniciativas que contribuyan a la puesta en funcionamiento de zonas de bajas emisiones y al impulso de la eficiencia del transporte colectivo.

Aquí se encontrarían hasta 108 proyectos autonómicos que pueden recibir más de 266 millones de euros para construir o adecuar carriles bici. Es la

Extracto de las tipologías de proyectos e importes para el reparto de fondos del PRTR entre las comunidades autónomas y ceuta y melilla (asociadas al componente 1, inversión 1, y al componente 6, inversión 4)

Tipología de proyectos	Suma de Presupuesto actuaciones elegibles (sin IVA)	Número de actuaciones
1-d_Transporte ferroviario	396 146 549 €	21
1-e_Carriles bici	266 560 213 €	108
1-g_Accesibilidad transporte público	192 274 119 €	35
1-a_Priorización transporte público	129 972 747 €	17
1-f_Itinerarios peatonales	95 137 619 €	18
1-c_Estaciones autobús	90 373 556 €	31
1-b_Aparcamientos disuasorios	55 722 582 €	14
(... ...)	(... ...)	
Total general	1 497 349 417 €	330

segunda inversión más importante de la cartera de proyectos, sólo superada por las inversiones en transporte ferroviario.

Es de remarcar que este listado es una "bolsa de proyectos financiables", y no implica la realización de todos los proyectos. Nótese que a las comunidades autónomas se transfieren 900 millones (más otros 110 millones extra para digitalización de empresas de transporte). Ya que en la bolsa hay actuaciones por casi 1 500 millones de euros, esto significa que en ella se incluyen actuaciones de reserva que no tienen por qué realizarse.

El monto total transferido a cada comunidad autónoma está asociado a su población, destinándose por tanto la mayor cantidad de dinero a la comunidad autónoma de Andalucía, seguida por Cataluña, la Comunidad de Madrid, la Comunidad Valenciana, Galicia, y así sucesivamente.

Por destacar algunos proyectos concretos, por ejemplo en el ámbito interurbano, en Córdoba se incluye la conexión por carril bici entre Córdoba, Medina Azahara y Villarubia, así como la vía verde en la región de Valchillón.

Ayudas a la movilidad ciclista en el PRTR

Subvenciones a las CCAA para **descarbonizar** y **digitalizar la movilidad**

Transferencia de **1.010 M€** Ceuta y Melilla para movilidad sostenible y digital

Las ciudades y comunidades autónomas proponen destinar hasta **266,5 M€** la movilidad en bicicleta



108 actuaciones

para construir y adecuar vías ciclistas



La 2ª inversión

más importante de la cartera de proyectos



GOBIERNO DE ESPAÑA
MINISTERIO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA



Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia



Financiado por la Unión Europea
NextGenerationEU

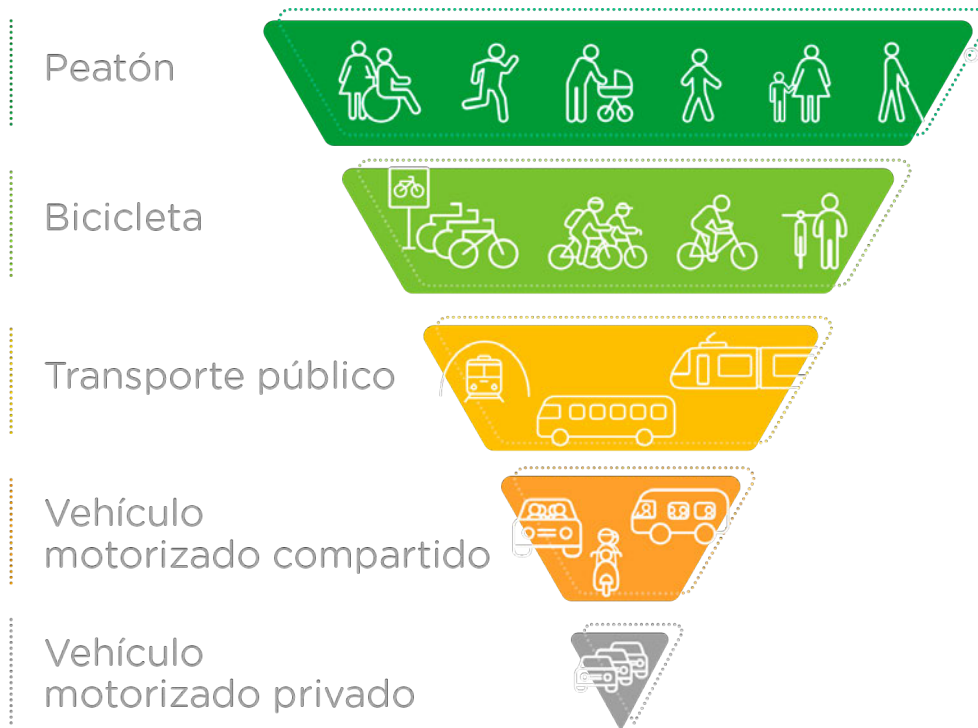


En el ámbito más metropolitano, por ejemplo, se construirá un carril bici que una Málaga con el Parque tecnológico de Andalucía. En Puertollano, en Cuenca y en Zaragoza se podrían construir diversos carriles bici metropolitanos, así como, en el caso de Zaragoza, una serie de aparcamientos seguros intermoda-

les para bicicletas y VMPs que podrían alcanzar hasta casi el millón de euros de presupuesto para esa actuación. También se han planteado diversos tramos para el anillo verde ciclista del área metropolitana de Valencia.

Pero veamos cómo las actuaciones se asocian a todos los territorios del país.





Por ejemplo, también se planea construir sendas ciclables que unirían Santillana del Mar y Torrelavega, en Cantabria, o en las áreas metropolitanas de todas las capitales de provincia de Castilla y León.

La tabla completa de actuaciones se puede consultar en la web, asociada al anexo del acuerdo de la Conferencia Nacional de Transportes de noviembre de 2021 - https://www.mitma.gob.es/recursos_mfom/paginabasica/recursos/20211105_certificado_acuerdo_conferencia_nacional_de_transporte_firmado.pdf

Otras actuaciones asociadas a la bicicleta

En otras líneas de inversión del Plan de Recuperación, desde la Dirección General de Carreteras del Ministerio ya se han empezado a ejecutar los más de 147 millones de euros del Plan para humanizar travesías, incluyendo carriles bici segregados, y los proyectos de mejora de la seguridad de usuarios vulnerables, que ascienden hasta casi 56 millones de euros.

Y no sólo MITMA apuesta por la bicicleta. Por ejemplo, las convocatorias de ayudas del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico destinadas a pequeños municipios también incluyen como financiables las actuaciones de impulso a la movilidad ciclista, en una línea muy similar a la convocatoria para municipios gestionada por Mitma y mencionada antes.

El objetivo del Programa DUS 5000 es dar un impulso al desarrollo urbano sostenible en los municipios de reto demográfico, mediante actuaciones que constituyan proyectos singulares de energía limpia como por ejemplo proyectos de eficiencia energética en edificios e infraestructuras públicas, de fomento de las inversiones verdes y, en particular, del autoconsumo, así como de movilidad sostenible, facilitando el cambio modal y garantizando la participación de los municipios en el despliegue de la infraestructura de recarga e impulso del vehículo eléctrico, incluyendo medidas de ahorro energético y reducción de la contaminación lumínica

mediante la mejora de la iluminación pública.

La medida 5 del Programa DUS 5000 se asocia a la movilidad sostenible, y tiene como objetivo reducir el consumo de energía final y las emisiones de dióxido de carbono actuando sobre la movilidad para conseguir cambios importantes en el reparto modal, con una mayor participación de los modos más eficientes, en detrimento de la utilización del vehículo privado con baja ocupación, así como fomentar el uso de modos no consumidores de energía fósil, como la marcha a pie y la bicicleta, y los combustibles alternativos.

Entre sus proyectos financiables se encuentran:

Implantación de la movilidad en bicicleta en la movilidad obligada:

- 1.º Diseño de itinerarios seguros para el uso de la bici por el entramado de la localidad.
- 2.º Ciclabilidad de calles. Limitación de la velocidad del tráfico motorizado.
- 3.º Carriles bici.
- 4.º Red de aparcamientos seguros para la bici: principalmente en colegios y edificios públicos.
- 5.º Adecuación de ordenanzas municipales o locales para la promoción de la bici.
- 6.º Formación para el uso de la bici en convivencia con el tráfico motorizado y el peatón.

7.º Sistema público de alquiler de bicicletas. Incluidos anclajes, *software*, bicis, etc., siempre y cuando sea la entidad local la que afronte el gasto de la puesta en marcha del sistema.

8.º Será también elegible, como complemento a alguno de los puntos anteriores, la implantación de sistemas digitales para el recuento o monitorización digital del uso de carriles bici.

9.º Camino escolar: promoción de la movilidad peatonal y/o en bicicleta al colegio.

Concluyendo

Mitma aspira a que las políticas públicas de movilidad sostenible constituyan, con el trabajo compartido de todos, un punto de inflexión hacia un fin común: obtener todo el valor público que la bicicleta puede ofrecer. Y para ello, las distintas convocatorias y líneas de ayudas del Plan de Recuperación han destacado a este modo como fundamental, para conseguir avanzar en los objetivos del Plan: una España más verde, más digital, más cohesionada y más justa.

Es un momento propicio, pues hay interés social, impulso político y alineación con las políticas europeas; financiación para poder acometer inversiones y, sobre todo, hay voluntad para enfrentarse a estos retos. ★

