

Campaña de comunicación para animar a empresas y organismos a promocionar el uso de la bicicleta en la movilidad laboral de su personal

En bici al trabajo





Porque ir en bici a trabajar no cuesta trabajo

La reacción en cadena que provoca el “efecto bicicleta” se produce también cuando las empresas apuestan por iniciativas que potencien el uso de este modo de transporte para ir al trabajo.

La bicicleta en la empresa es movilidad, salud, medioambiente, economía y nuevas oportunidades.

Desde la Oficina Estatal por la Bicicleta se ha creado una nueva acción de comunicación dirigida de forma especial a las empresas para que potencien, en sus planes de movilidad sostenible al trabajo, la bici en el transporte diario.

De manera adicional, y en relación con los planes de movilidad al trabajo, en el artículo se hace un repaso al papel de la bicicleta dentro del Anteproyecto de Ley de Movilidad Sostenible, que fue presentado en el mismo mes que la campaña “En bici al Trabajo”.

- Texto: Adrián Muelas Gil



El cambio cultural que se pretende impulsar en pueblos y ciudades hacia una movilidad más limpia, más sostenible y más saludable necesita apoyarse en un esfuerzo de comunicación y sensibilización.

Estas medidas también vienen recogidas en la Estrategia Estatal por la Bicicleta (EEB), en su primer bloque de actuaciones:

- Campañas estatales de movilidad activa relativas a los beneficios de andar o moverse en bicicleta por la ciudad, prestando especial atención a colectivos que tradicionalmente han hecho menor uso de la bicicleta.
- Lanzamiento de campañas de impulso de planes de movilidad ciclista a centros de trabajo y de fomento de movilidad sostenible, activa y segura al centro educativo, incluyendo el reconocimiento a las mejores prácticas.

Por ello, con la campaña “En bici al trabajo”, desde el Ministerio se quiere promover la movilidad ciclista en el día a día y convencer a las empresas y centros de actividad de que deben sumarse a este impulso para beneficiar a sus empleados, la sociedad, el medio ambiente y la economía.

La campaña contiene un listado de recomendaciones para que las personas encargadas de las políticas sociales, laborales y de responsabilidad social corporativa de las empresas puedan implantarlas en sus entidades.

Entre estas recomendaciones, se incluyen aspectos como la flexibilidad horaria, la inclusión de la bicicleta dentro de los planes de transporte sostenible al trabajo, la promoción de ayudas o reconocimiento a empleados que sustituyan el coche por la bicicleta, lanzamiento de campañas de comunicación interna, buenas prácticas en referencia a la selección de proveedores, etc.

También se recomienda optar a una certificación acreditada que demuestre el grado de compromiso con estas políticas, como por ejemplo a través de los certificados “Bike Territory” de la Real Federación Española de Ciclismo (RFEC) o “Cycle-Friendly Employer” de la European Cyclist Federation (ECF).

Para la campaña se ha preparado un listado de buenas prácticas, acompañado de material audiovisual para compartir y difundir. El *hashtag* #EfectoBicicletaAlTrabajo es el elegido para dar visibilidad a la campaña promocional.

Contexto de la campaña “En bici al trabajo”

En un sistema descarbonizado y eficiente, la bicicleta se presenta como una opción de transporte totalmente sostenible y que además contribuye en la mejora de la salud, por lo que debemos generar confianza y establecer medidas que fomenten



su uso de forma segura y de manera cotidiana por parte de la sociedad.

Por ello la bicicleta debe jugar un papel fundamental en las políticas públicas. Es un modo muy competitivo para distancias de hasta 10 o 15 km y supone importantes beneficios, no solo para las personas que usan directamente la bicicleta (beneficios 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).

Muchos de los trayectos cotidianos que se realizan actualmente en coche en nuestras urbes se podrían llevar a cabo de forma más eficien-

te a pie o en bicicleta. Los dos ámbitos principales en los que habría que fomentar este cambio hacia una nueva cultura de la movilidad son los del “transporte obligado”: al trabajo o al centro de estudios.

La Estrategia Estatal por la Bicicleta tiene como propósito impulsar la bicicleta en nuestro país en todos sus ámbitos, involucrando a un gran número de actores: ministerios, comunidades autónomas y entidades locales, además del sector empresarial y la sociedad en su conjunto.

Dentro de esta diversidad de actores cobra fuerza animar al sector empresarial a impulsar medidas de refuerzo de la movilidad en bici de su personal o de quienes estudian

en dichos centros. Para ello, se ha elaborado un catálogo de buenas prácticas, englobado dentro de la campaña “en bici al trabajo” que ha sido presentada el pasado 15 de marzo.

La propia EEB incluye un área, en concreto la 5, sobre el uso de la bicicleta como medio de transporte cotidiano. Entre sus objetivos están:

- Conseguir de modo paulatino una participación significativa de la bicicleta en el reparto modal en detrimento de otros modos menos sostenibles.
- Incentivar el desplazamiento a pie o en bicicleta en trayectos cortos en las ciudades.
- Fomentar el desplazamiento al trabajo en bicicleta como solución para la movilidad sostenible y segura.

Y dentro de dicha área 5 existe un bloque de acción específico, el 11, denominado “En bici al trabajo”, que tiene por objeto potenciar la bicicleta como medio de transporte para los desplazamientos cotidianos al centro de trabajo. Este bloque incluye diversas acciones, y entre ellas:

- Manual de consejos para empresas que quieran facilitar la movilidad en bicicleta. El

ESTRATEGIA ESTATAL POR LA BICICLETA

BUENAS PRÁCTICAS DE EMPRESA



efecto bicicleta
Cuando te sumas, todo rueda.





manual incluye cómo aprovechar espacios existentes para la creación de aparcamientos para bicicletas, instalación de duchas y vestuarios, así como consejos de gestión de recursos humanos y la potenciación de la movilidad en bicicleta al trabajo.

- Lanzamiento de campañas de impulso de planes de movilidad ciclista a centros de trabajo y de fomento de movilidad sostenible, activa y segura al colegio, incluyendo el reconocimiento a las mejores prácticas.
- Diseño y puesta en marcha de programas de eventos de bicicleta al trabajo y de una guía para la promoción de la bicicleta al trabajo.

Lanzamiento de la campaña “En bici al trabajo”

Esta campaña no es la primera que se realiza en el marco de la EEB. De

hecho, con motivo de su aprobación en junio de 2021, se promovió “El Efecto Bicicleta”, animando a otros ministerios, administraciones y asociaciones a unirse a los objetivos de esta Estrategia desde una perspectiva amplia.

La actual, “En bici al trabajo”, se centra especialmente en la movilidad cotidiana al lugar de estudios o de trabajo.

La campaña se presentó el martes 15 de marzo de 2022. El lanzamiento se hizo durante un acto abierto, denominado “Seguimos rodando. Avances en la estrategia de la bicicleta”, organizado por el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (evento presencial y retransmitido en *streaming* en el canal de YouTube de Mitma - <https://www.youtube.com/c/MinisterioTransportesMovilidadyAgendaUrbana>) en el que participaron varios ministerios, la federación de municipios y provincias (FEMP), y todas las entidades

que han participado en la redacción de la EEB. Además, otros intervinientes expusieron buenas prácticas sobre movilidad ciclista, como por ejemplo el Ayuntamiento de Pola de Siero, que forma parte de los ayuntamientos que recibirán ayudas para financiar actuaciones de fomento de movilidad ciclista en sus municipios a través de los fondos europeos gestionados por el MITMA.

El mensaje se centró en la bicicleta como medio de transporte cotidiano y, más concretamente, sobre las acciones que las empresas pueden hacer para potenciar su uso por su personal. También se destacó mucho su potencial socioeconómico.

El principal material de la campaña consiste en un vídeo promocional en el que se destacan las distintas aproximaciones, ventajas y características asociadas a la movilidad al trabajo en bicicleta, de modo que sirva como referencia y



anime a las empresas a sumarse a este movimiento.

Para la campaña también se ha preparado un listado de buenas prácticas para empresas y centros de actividad, con el fin de ayudar a perfilar medidas concretas; el trabajo se ha complementado con material audiovisual compartido a través de la web.

Para su promoción se han utilizado diferentes redes sociales, de manera coordinada entre el Ministerio y el resto de promotores del acto: Twitter, Telegram, y LinkedIn, además de YouTube. También se ha creado una sección específica de la campaña dentro de la web de EEB (<https://esmovilidad.mitma.es/estrategia-estatal-por-la-bicicleta>)

La campaña tuvo una gran repercusión en redes sociales y en prensa, y ya han sido varias las entidades que han contactado con la Oficina Estatal por la Bicicleta para mostrar su interés en sumarse a este tipo de iniciativas, o para presentar lo que están haciendo para

impulsar la movilidad ciclista entre sus empleados.

La bicicleta en la futura Ley de Movilidad Sostenible

Coincidente en el tiempo con el lanzamiento de la campaña, el pasado martes 1 de marzo la ministra de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana presentó ante el Consejo de Ministros el anteproyecto de la futura Ley de Movilidad Sostenible.

La futura ley será un ambicioso marco normativo para adecuar las políticas de transporte y movilidad a las necesidades de los ciudadanos, a la protección del medio ambiente, al desarrollo económico y social y a la equidad territorial. Busca promover la sostenibilidad del transporte y la movilidad, la digitalización y la innovación, y su aprobación también es un hito del Plan de Recuperación. La ley aborda los grandes desafíos económicos, sociales, medioambientales

y de salud pública a los que se enfrentan el transporte y la movilidad, como son la crisis climática, la urgencia de descarbonizar el transporte y la contaminación que sufren nuestras ciudades.

La movilidad activa en general y la bicicleta en particular, como no podría ser de otra forma, toman un papel protagonista en el articulado propuesto.

La disposición adicional 9ª dota de soporte legal a la EEB, perfila sus objetivos, su gobernanza y garantiza su evaluación, actualización y continuidad en el tiempo.

Como indica el texto del anteproyecto de ley, se impulsa decididamente el papel de la bicicleta en el sistema de transportes, a través de la "creación de un Plan nacional de impulso al uso de la bicicleta, que fomente y coordine las diferentes políticas y acciones en torno a este modo de transporte considerando no solo su uso recreativo y deportivo, su importancia para el fomento del cicloturismo o sus beneficios



para la salud, sino entendiéndolo como un elemento esencial de la movilidad cotidiana, y teniendo en cuenta su cadena de valor y el consiguiente impulso al desarrollo empresarial del sector”.

Otras medidas incluidas en la ley son:

- En el artículo 26 se incluye la obligación a empresas y centros de actividad de realizar Planes de Transporte Sostenible al trabajo que contemplen a la bicicleta como una de las alternativas al vehículo privado.
- Su artículo 21 se refiere a la formación a la ciudadanía sobre movilidad sostenible en las distintas etapas formativas, desde la educación primaria hasta los estudios superiores, además de promoverse la creación de caminos escolares seguros para la seguridad de nuestros pequeños.
- El artículo 28 define las prioridades de los medios de movilidad en el ámbito urbano, la “pirámide de la nueva movilidad”. En dicha pirámide se destaca en primer lugar el papel fundamental de la movilidad activa (a pie y en bicicleta), exigiendo que las administraciones públicas incentiven y promuevan este tipo de

movilidad frente a otros modos motorizados o menos eficientes. También se impulsa la ciclogística como manera de disminuir las externalidades negativas del transporte de última milla.

- Los artículos 29 y siguientes dan pautas para una nueva planificación urbana que fomente la ciudad de proximidad y la movilidad activa. A través de medidas de planificación urbana que refuercen el papel de las calles y plazas como espacios clave para la vida y las relaciones sociales, avanzando en el calmado generalizado de nuestras vías urbanas y facilitando itinerarios continuos para peatones y ciclistas en condiciones de seguridad y comodidad.
- Además, según artículo 33, se debe analizar la implantación de carriles reservados en todas aquellas nuevas vías de 2 o más carriles por sentido, o cuando se remodele el viario existente.
- Se defiende la intermodalidad y se exige que las administraciones públicas velen por que los operadores de transporte terrestre por carretera y ferrocarril y que faciliten la intermodalidad y el uso combinado de la bicicleta en trayectos urbanos e interurbanos.

- También se impulsa la extensión y mejora de los sistemas de préstamo de bicicletas y otros vehículos de movilidad personal.

Concluyendo

Mitma aspira a que la EEB y el resto de las políticas públicas 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.

Como muestra de esta aspiración se ha dado cumplimiento a una de las medidas incluidas en la EEB, la campaña “En Bici Al Trabajo” para su impulso en centros de trabajo, acompañada de material audiovisual y manual de buenas prácticas.

Esta es una muestra de que la bicicleta tiene un papel destacado dentro de los distintos instrumentos de política pública liderados por el Ministerio, como la Estrategia de Movilidad Segura, Sostenible y Conectada 2030, las Componentes del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia del Gobierno de España que son gestionadas por este ministerio, y por supuesto la futura Ley de Movilidad Sostenible. ■

