Nuevas inversiones en movilidad ciclista. Ya está en marcha la primera convocatoria de ayudas a la bicicleta en pequeños municipios

Ayudas a la Bicicleta, inversiones con futuro

La primera convocatoria de ayudas a la bicicleta de Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana para municipios pequeños inicia su marcha. A finales del mes de febrero ha sido publicada esta primera convocatoria de ayudas para la movilidad ciclista, incluida por primera vez en los Presupuestos Generales del Estado (PGE) 2021; un hito para esta nueva movilidad ciclista activa y sostenible en España, que se ha consolidado en los PGE 2022 y también en los PGE 2023. Los primeros 5 millones de euros irán destinados a la inversión en infraestructura ciclista en poblaciones de menos de 50 000 habitantes y que no sean capitales de provincia.

- **Texto: Adrián Fernández Carrasco,** Director Gerente (FFE) y **Arantxa Hernández Colorado,** Gerente de Vías Verdes (FFE).

El Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (Mitma), muy consciente del impacto climático del sector del transporte, de los nuevos retos sociales y económicos en nuestra sociedad, y habida cuenta de otros muchos cambios de paradigma en relación al transporte y la movilidad elaboró la Estrategia de Movilidad Segura, Sostenible y Conectada 2030, que fue aprobada por Consejo de Ministros a finales de 2021. En este marco se inscribe también como una herramienta palanca fundamental para el cambio hacia una movilidad sostenible y activa centrada en las personas la Estrategia Estatal por la Bicicleta (EEB). Fue aprobada por el Gobierno en junio de 2021 tras un amplio proceso de consenso en su preparación en el que participaron administraciones, entidades y asociaciones vinculadas con el desarrollo de políticas públicas y programas relacionados de forma directa o tangencial con la bicicleta.

La Fundación de los Ferrocarriles Españoles (FFE), fundación del sector público adscrita a Mitma, ha estado involucrada en el proceso de creación de esta EEB desde sus comienzos. El Área de Vías Verdes ha colaborado en diferentes grupos de trabajo desde 2018, fecha en que se empezó a desarrollar dicha estrategia desde la DGT del Ministerio del Interior, aportando documentación y participando en varias mesas de trabajo tanto de diagnóstico como de propuestas.

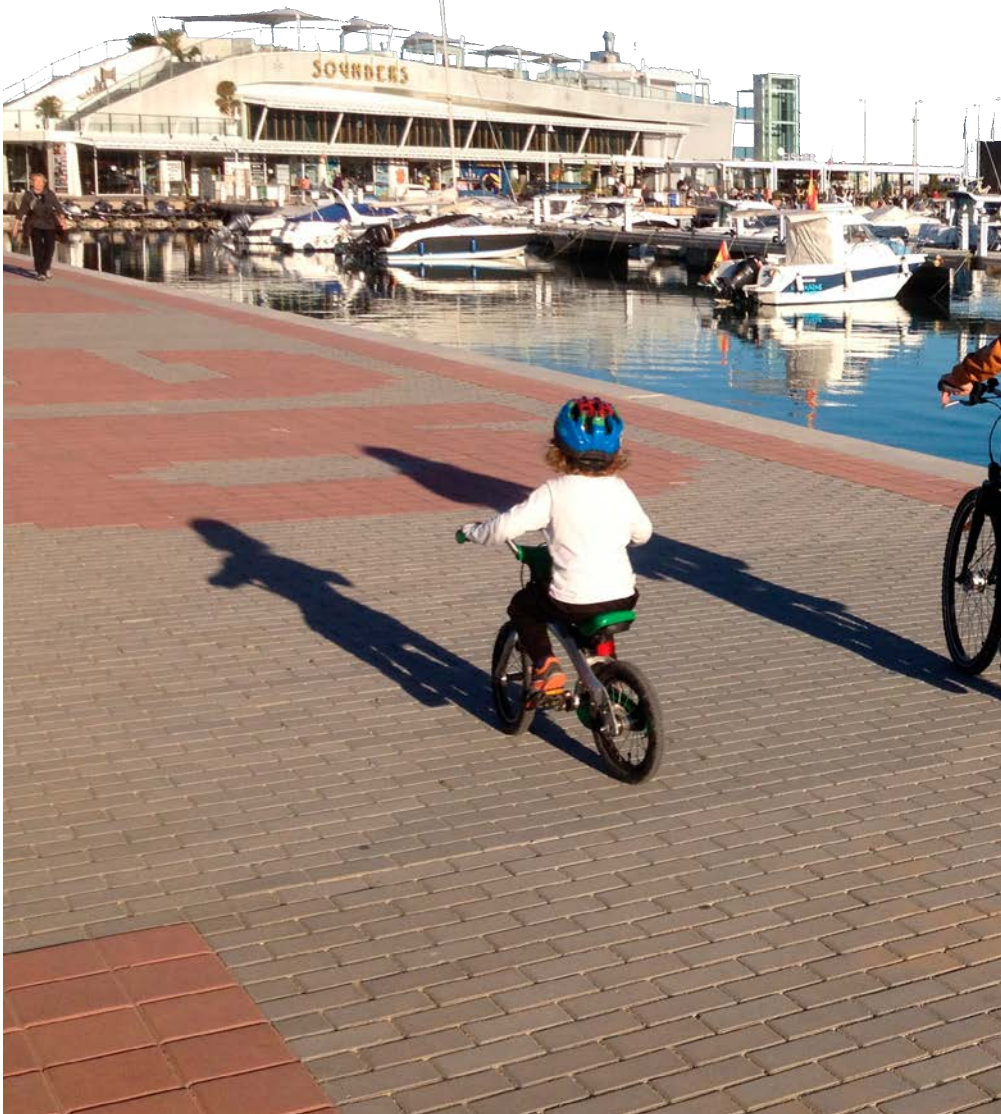
En fechas más recientes, en diciembre de 2021, esta fundación del grupo Mitma suscribió un convenio con el Ministerio para la gestión de las subvenciones a favor de entidades locales para el desarrollo de infraestructuras que fomenten el uso de la bicicleta como medio de transporte activo y sostenible. En definitiva, se trata de la gestión de los primeros fondos de los PGE asignados por primera vez en nuestro país a la bicicleta y en el marco de la EEB.

Los primeros beneficiarios serán los Municipios de menos de 50 000 habitantes y que no sean capitales de provincia.

De este modo, cerca de 5 millones de euros correspondientes a la anualidad de 2021 fueron tramitados a finales de ese año para poner en marcha el mecanismo de la convocatoria de ayudas. Cabe señalar que esta partida presupuestaria se inserta en el área temática 3 “Infraestructura ciclista” de las 10 áreas con las que cuenta la EEB.

Esta área 3 recoge cuatro bloques de acción, como son el desarrollo de redes de vías ciclistas, el diseño de infraestructuras ciclistas, los estacionamientos para bicicletas y un último bloque para la red profesional de especialistas en urbanismo y movilidad ciclista.

Así pues, y con objeto de dar respuesta a los



tres primeros bloques de acción mencionados, la FFE y Mitma han estado trabajando en 2022 en la redacción de las bases reguladoras de la convocatoria para su aprobación por la Secretaría de Estado de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana. Esta Orden de Bases fue publicada con fecha 23 de noviembre 2022 para la concesión de subvenciones a Entidades Locales para el fomento del uso de la bicicleta a través de inversión en infraestructura ciclista.

Al mismo tiempo, se ha estado avanzando en la redacción de la primera convocatoria a partir de la cual se podrán solicitar las ayudas para propuestas en infraestructura ciclista e intermodalidad con el ferrocarril, facilitando los accesos a las estaciones, favoreciendo la instalación de aparcamientos seguros para las bicicletas y otras instalaciones como contadores de personas usuarias de la bicicleta.

Se subvencionarán carriles bici que conecten con estaciones de ferrocarril y otros nodos como centros educativos, sanitarios, culturales, deportivos, comerciales o polígonos de empresas.

Las subvenciones que se van a otorgar están destinadas a fomentar la movilidad activa, a desincentivar el uso de vehículo privado a motor y a promover un cambio modal y cultural hacia un tipo de movilidad menos contaminante, más activa, sostenible y saludable.

De esta manera, los proyectos elegibles que reúnan los requisitos solicitados y sean finalmente receptores de la subvención traerán como consecuencia una serie de efectos beneficiosos tanto para las personas como para la sociedad en su conjunto y el medio ambiente, al reducirse el uso de energías fósiles y la contaminación, así como la mejora de la salud de las personas y la calidad de vida en pueblos y ciudades, sin olvidar los efectos positivos que se pueden derivar como factor tractor hacia otros sectores económicos y favorecer el desarrollo de nuevos modelos de negocio.

Pero, además, como no podía ser de otra manera, se ha tenido en cuenta la importancia de la conectividad ferroviaria y de otros nodos con la movilidad activa mediante el uso de la bicicleta. Así, resulta crucial que esta planificación de la infraestructura ciclista conecte los principales nodos tanto de la movilidad por ferrocarril y otros modos de transporte (estaciones y paradas de autobús) como otro tipo de espacios educativos, culturales, sanitarios, deportivos, polígonos comerciales o de empresas.

Claves de las ayudas para fomento de la movilidad ciclista

Beneficiarios: municipios de menos de 50 000 habitantes y que no sean capitales de provincia

La bicicleta, que ha estado y está muy presente en los PGE 2021 y 2022, ha sido objeto de fuertes inversiones en el marco del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia (PRTR) a través del Componente 1 "Plan de choque de movilidad en entornos urbanos y metropolitanos" y el componente 6 "Estrategia de movilidad sostenible, segura y conectada" fundamentalmente. Uno de los instrumentos que más ha beneficiado a la implantación de proyectos relacionados con la bici en las ciudades de más de 50 000 habitantes (o entre 20 000 y 50 000 habitantes si cumplían ciertos requisitos) ha sido la primera convocatoria del programa de ayudas a municipios para la implantación de Zonas de Bajas Emisiones y transformación sostenible del transporte urbano.

Según ha ido explicando la propia ministra, Raquel Sánchez, la bicicleta está muy presente en las políticas de movilidad de Mitma con una dotación de más de 500 millones de euros de los Fondos NextGeneration para Ayuntamientos, Comunidades Autónomas e inversión directa del propio Ministerio. La titular del Ministerio explicó que en una única convocatoria se han otorgado más de 220 millones de euros para actuaciones relacionadas con la bicicleta en 111 municipios y un ente municipal traduciéndose esta inversión en casi 1000 kilómetros de carriles bici y más de 4100 plazas seguras para bicis que ya están siendo ejecutados e implantados

Datos básicos de la primera convocatoria de ayudas a la movilidad ciclista

Presupuesto: 4 700 000 euros.

Beneficiarios: Municipios de todo el territorio nacional con población inferior a 50 000 habitantes y que no sean capitales de provincia.

Proyectos financiables: ejecución de vías ciclistas, instalación de aparcamientos seguros y otras infraestructuras ciclistas (aforadores/contadores).

Financiación: los proyectos elegibles deberán tener un importe mínimo subvencionable de 300 000 euros y un importe máximo subvencionable de 500 000 euros. La ayuda podrá cubrir hasta el 90 % de los costes elegibles. En todo caso, el proyecto podrá tener un presupuesto total superior al importe máximo subvencionable y podrá estar en fase de licitación.

Gastos subvencionables: costes de redacción del proyecto, asistencias técnicas, ejecución, inversión en equipos y materiales, publicidad, IVA y costes indirectos hasta el 6 %.

Pagos: anticipo del 100 % sin garantía.

Plazo de presentación: Dos meses hábiles desde la publicación del extracto de la convocatoria en el Boletín Oficial del Estado (BOE).

Plazo de ejecución: 18 meses.

Criterios valorables: criterios estratégicos alineados con la EEB, criterios técnicos de calidad y de impacto, criterios de madurez y relevancia.

en nuestras ciudades. Sin duda, se trata de un gran avance.

Y a estos proyectos municipales se añaden hasta 108 proyectos autonómicos que pueden recibir 266 millones de euros para construir o adecuar carriles bici, dentro de los fondos destinados a movilidad sostenible para las Comunidades Autónomas.

Otras acciones del propio Ministerio como el Programa de humanización de travesías a través de la Dirección General de Carreteras favorecerán también esta apuesta por el calmado del tráfico y el uso de la bicicleta con una aportación de otros 105 millones de euros y en los que también se incluirán carriles bici segregados.

De este modo, y habida cuenta de las inversiones que ya reciben los entornos urbanos de mayor entidad, se ha querido que las ayudas directas a través de los PGE 2021, 2022 y 2023, contempladas en el marco de la EEB, sean destinadas a municipios más pequeños, con población máxima de 50 000 habitantes, con objeto de promover también en los pueblos y ciudades de todo el territorio estatal con menos población este cambio de movilidad y donde la bicicleta sea integrada igualmente de forma decidida.

Los aparcamientos seguros para bicicletas son elementos fundamentales para promover la movilidad ciclista en nuestros pueblos y ciudades.

Cabe señalar, además, que la movilidad en bicicleta es óptima y encaja perfectamente en localidades de menor tamaño, posicionándose como el método de transporte más eficaz en desplazamientos de menos de 10 kilómetros. Sin embargo, el uso del vehículo privado en muchos de estos municipios de menor entidad es proporcionalmente más alto al que tienen las ciudades de mayor rango, en ocasiones por la inexistencia de transporte público dentro de la localidad, entre espacios del mismo municipio, o por la falta de conexiones seguras.

Por otro lado, pensar en la movilidad rural en clave de sostenibilidad se antoja un proceso necesario para afrontar los grandes retos a los que nos enfrentamos, con la crisis climática en ciernes y la necesaria descarbonización del transporte y de la economía, y para que la lucha contra el cambio climático sea efectiva desde todos los espacios urbanos, tengan la dimensión que tengan. Y ahí nuevamente la bicicleta en mayúsculas —junto con el ferrocarril— debe jugar un papel crucial y cobrar el protagonismo que se merece en pleno siglo XXI.

La plataforma para la solicitud y gestión de subvenciones puesta en marcha por la FFE permite a los potenciales beneficiarios presentar sus proyectos de manera sencilla, en el plazo máximo de dos meses desde la publicación de la convocatoria. Además, y de cara a presentar los proyectos, estará disponible una guía de solicitud para los beneficiarios. Otros documentos técnicos de enorme utilidad que se incorporan a la primera convocatoria son una breve guía de calidad para la construcción de vías ciclistas donde se indican las principales pautas para crear redes continuas, cómodas y seguras para la comunicación urbana, periurbana e interurbana en bicicleta, con recomendaciones para el diseño de redes viarias ciclistas de calidad. Este documento, —ahora adaptado a esta convocatoria— y que ya se aportó para las convocatorias de subvenciones de las ZBE, es de ayuda para presentar proyectos a estas otras convocatorias.

Por otra parte, la FFE está vinculada a la EEB de Mitma, además de con la gestión de estas subvenciones, con el desarrollo de las labores de dinamización y promoción a nivel estatal del Programa Vías Verdes (desde 1993) y otras colabora-

ciones con la Oficina de la Bicicleta del Ministerio. Así, junto con otras entidades, entre ellas el Instituto Geográfico Nacional y el Centro Nacional de Información Geográfica (IGN-CNIG), o el Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación (MAPA) la FFE colabora para la confección de una red de itinerarios ciclistas en España y un visor cartográfico, aportando la información general y técnica referida a las Vías Verdes para su incorporación a dicha red.

Contribución de las Vías Verdes a la movilidad sostenible

El propio Plan Estratégico de la FFE (2021-2025) incluye acciones en línea con la EEB en relación a avances del Programa Vías Verdes ligados a la contribución para la creación de una red de itinerarios no motorizados, al avance de la intermodalidad "Tren + Vía Verde" y "Tren + Bicicleta" u otras acciones donde se promueva el turismo en bicicleta o el cicloturismo. A través de las antiguas líneas de ferrocarril en desuso recuperadas como itinerarios no motorizados se logra así contribuir a un modelo turístico más equitativo, desestacionalizado, descentralizado y descarbonizado.

Las ayudas a municipios, comprendidas entre 300 000 y 500 000 euros, favorecerán el desarrollo de redes de vías ciclistas.

El componente 14 del PRTR "Plan de Modernización y Competitividad del Sector Turístico", donde se incluye expresamente a las vías verdes como infraestructuras favorecedoras del cambio de modelo turístico en España y un instrumento contra la despoblación a través de nuevas actividades como el turismo en bici.

Además de su aportación en clave turística y recreativa, una

La Fundación de los Ferrocarriles Españoles, fundación del sector público adscrita a Mitma, gestionará las primeras convocatorias de ayudas a través de una sencilla plataforma implantada a tal efecto.

de las principales contribuciones de las vías verdes a la movilidad sostenible y activa ha sido la de acercar desde 1993 —cuando apenas se pensaba en estos términos que hoy resultan tan comunes— el uso de la bicicleta a todo tipo de personas. Así, cuando las personas usuarias descubren los beneficios de su uso en sus desplazamientos de ocio, de fin de semana o vacaciones, reflexionan acerca de ello y se preguntan: ¿Por qué no voy a poder usar también la bicicleta en mi pueblo o ciudad para mis desplazamientos cotidianos del día a día? Y es que la movilidad activa y sostenible es un proceso, un cambio cultural y de mentalidad que se fragua de forma individual y colectiva poco a poco y en el que todos y todas —instituciones, colectivos y ciudadanía— podemos y debemos sumar esfuerzos y argumentos para contribuir a ello.

Y además, las vías verdes como antiguas vías de ferrocarril recuperadas como itinerarios no motorizados son también en muchas ocasiones ejes de movilidad entre poblaciones en el medio rural o vías periurbanas que conectan pueblos, barrios y ciudades, acercando a las personas y posibilitando nuevas infraestructuras de movilidad blanda, segura y sostenible, cada vez más demandadas.

Porque, en definitiva y si se piensa detenidamente, no se puede hablar solo de poder moverse en bicicleta en las ciudades, sino también de ser capaces de articular una movilidad más sostenible y conectada en el medio rural. Muchos pueblos están trabajando en ello y se interesan ya en la conexión entre las localidades a través de las vías verdes para facilitar estos

ESTRATEGIA ESTATAL POR LA BICICLETA

Como medida de actuación del Eje I (Movilidad para todos) de la Estrategia de Movilidad Segura, Sostenible y Conectada 2030

efecto bicicleta
Cuando te sumas, todo rueda.

5 PRIORIDADES

PROMOVER

- La movilidad sostenible
- La vida saludable
- El ocio y el deporte en bicicleta
- El turismo en bicicleta
- Coordinar la acción del Estado

EL EFECTO BICICLETA

Aporta valor a la sociedad y las políticas públicas

- Es movilidad
- Es economía
- Es turismo
- Es salud
- Es sostenibilidad
- Es FUTURO

MECANISMOS DE GOBERNANZA Y GESTIÓN

- Oficina General de la Bicicleta (MITMA)
- Coordinación con CCAA y entidades locales (FEMP)
- Red Interministerial
- Comité Consultivo de la Bicicleta

10 ÁREAS TEMÁTICAS

- Cambio cultural
- Estudio y planificación de la movilidad ciclista
- Salud, bienestar y dimensión social
- Ocio y deporte
- Seguridad y regulación
- Infraestructura
- Servicios de movilidad
- Cicloturismo
- Cadena de valor
- Coordinación y financiación

UNA ESTRATEGIA EN LA QUE PARTICIPAMOS TODOS

- Administración General del Estado
- Asociaciones de usuarios y profesionales
- Entidades locales
- Comunidades Autónomas
- Sector empresarial
- Congreso y Senado

GOBIERNO DE ESPAÑA
MINISTERIO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA

es.movilidad

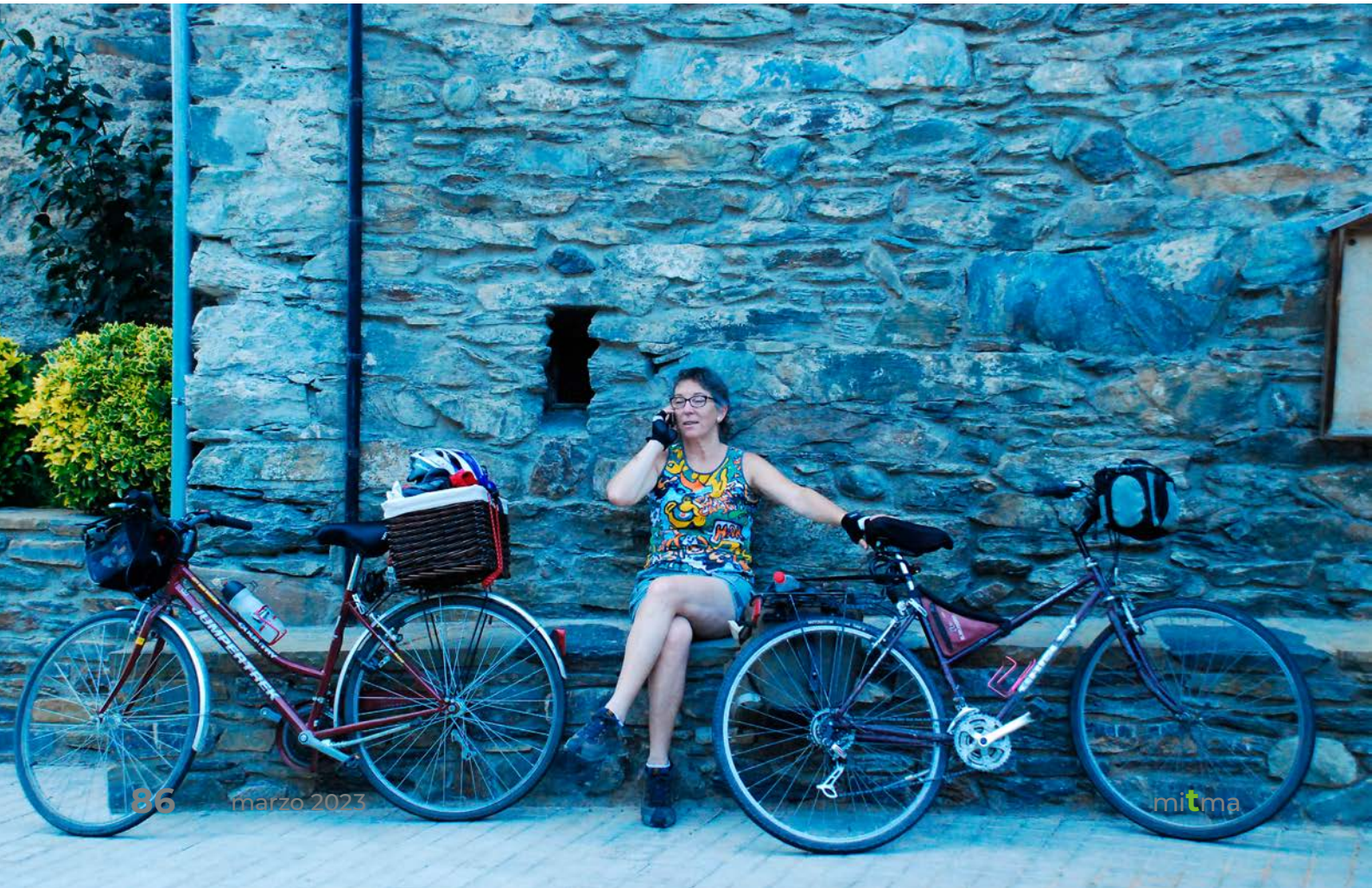
desplazamientos entre diferentes poblaciones.

Por otra parte, no podemos dejar sin mencionar el hecho de que la irrupción y crecimiento de la bicicleta eléctrica (un 10 % en los últimos 2 años, según datos de AMBE 2021) está favoreciendo estos nuevos procesos de movilidad entre la ciudadanía, al tiempo que pueblos y ciudades reciben visitantes de otros lugares que aprecian poder desplazarse en bicicleta por su territorio sin dejar huella de carbono, pero dejando huella positiva en clave de economía y desarrollo rural sostenible y de escala, al alcance de todos y todas sin atender a edades o condición física de las personas que las usan.

Y con este objetivo seguimos trabajando y esperamos también poner pronto en marcha proyectos que nos permitan avanzar tanto en crear una "experiencia turística de nivel país" a través de las vías verdes, avanzar sobre cómo crear vías verdes más sostenibles o cómo incluir la sostenibilidad y la economía circular en las empresas que prestan servicios a las personas usuarias.

La Fundación de los Ferrocarriles Españoles ya se ha sumado al #EfectoBicicleta. ¿Y tú? ¿Pedaleas con nosotros?

Más información en www.ffe.es y www.viasverdes.com



GOBIERNO DE ESPAÑA

MINISTERIO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA

es.movilidad

Conoce sus beneficios en

esmovilidad.mitma.es/EB

Estrategia Estatal por la Bicicleta