



# Estrategia estatal por la bicicleta

## Resumen ejecutivo



es.movilidad



GOBIERNO  
DE ESPAÑA

MINISTERIO  
DE TRANSPORTES, MOVILIDAD  
Y AGENDA URBANA



#es.bicicleta

#es.ciclista

#es.saludable

#es.sostenible



### Beneficios de la bicicleta para la sociedad

La bicicleta no es únicamente un modo de transporte más. Su utilización produce valor para la sociedad en términos de movilidad, de habitabilidad, salud, medio ambiente, equidad o sociabilidad. Y no solo produce beneficios para aquellos que se desplazan en bicicleta, sino también para el resto de la ciudadanía, al liberar espacio y reducir la contaminación atmosférica y la emisión de ruidos.

En un sistema descarbonizado y eficiente, el papel de la bicicleta se presenta como una opción de transporte absolutamente sostenible, que además incide en la mejora de la salud, y hacia la que debe generarse confianza y establecer medidas que fomenten su uso de forma segura.

Hay que tener presente que el transporte representa el 29% del total de emisiones de gases de efecto invernadero, y que, de ese porcentaje, el 93% lo representa el modo terrestre (coches, camiones, furgonetas, etc.). Se acelera así la necesidad de avanzar hacia una transición digital y una movilidad descarbonizada, respetuosa con el medio ambiente y la salud de las personas.

En los últimos años se ha producido en España un aumento significativo en el uso de la bicicleta. Al uso lúdico que tradicionalmente se le ha dado a la bicicleta, se ha unido, de forma cada vez más decidida, el uso para los desplazamientos cotidianos en el ámbito urbano.

Además de que la bicicleta hace una contribución muy positiva a los retos de la Agenda 2030, existe una serie de beneficios asociados al incremento en el uso de la bicicleta, que la hacen muy interesante como apoyo a diversas políticas públicas.

- **Salud:** mejora de la salud física y mental, incrementa la esperanza de vida, reduce del sedentarismo, etc.
- **Movilidad:** reduce la congestión y el estrés del tráfico, mejora la seguridad vial en su conjunto, minimiza la presión sobre el transporte público, etc.
- **Economía:** genera empleo e inversiones, favorece la economía local y rural, crea tejido tecnológico e industrial, contribuye a la reducción del gasto sanitario, etc.
- **Medio ambiente:** contribuye a la descarbonización de la movilidad, no produce ruidos, no genera emisiones, contribuye al ahorro energético, etc.
- **Equidad:** la bicicleta contribuye a avanzar hacia una sociedad más equitativa, facilitando el derecho a la movilidad de todas las personas y el acceso a bienes y servicios.

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

La Estrategia de Movilidad Segura, Sostenible y Conectada 2030, pilar de actuación del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (MITMA) en materia de movilidad, infraestructuras y transportes en los próximos 10 años, refleja un **cambio de paradigma** en el Ministerio, que pasa de ser un departamento centrado en la provisión de infraestructuras a **planificar la movilidad en su conjunto**, para dar un buen servicio público **priorizando el mayor beneficio social**.

El MITMA quiere abordar los retos medioambientales, tecnológicos, sociales y económicos, a la vez que debe garantizar el derecho a la movilidad como elemento que contribuye al bienestar, al crecimiento económico y a la creación de puestos de trabajo, ayudando a este cambio de rumbo hacia **una movilidad más segura, más sostenible y más conectada**.





## Resumen Ejecutivo. Estrategia Estatal por la Bicicleta

Bajo esta perspectiva, la bicicleta, gracias a los beneficios que representa para la movilidad, la salud y el medioambiente, se convierte en un elemento importante dentro de la Estrategia de Movilidad, y forma parte de su eje 1, "Movilidad para todos".

En este escenario, el MITMA aborda el impulso de la Estrategia por la Bicicleta con el objeto de coordinar las diferentes políticas y acciones en torno a la promoción de este modo de transporte desde todos sus ángulos, desde la movilidad cotidiana o el cicloturismo hasta sus beneficios para la salud, pasando por su uso recreativo y deportivo, por su cadena de valor y el consiguiente desarrollo empresarial del sector.

La visión de la Estrategia Estatal por la Bicicleta (EB) contempla un futuro mejor para la sociedad gracias al impulso del uso de la bicicleta en todos sus ámbitos a través de:

- **El impulso a la movilidad sostenible** a través de un aumento de su cuota modal en detrimento del uso de vehículos a motor.
- **La mejora de la calidad de vida** gracias al aumento de la movilidad activa.
- **La disminución de los accidentes de tráfico y su gravedad.**
- **La mejora de la calidad del aire.**
- Un mayor protagonismo de **opciones de ocio y turismo activos**, tanto urbanas, como rurales o en la naturaleza.
- **Avance en la igualdad de género**, garantizando una movilidad menos dependiente económicamente y más flexible, permitiendo así una mayor libertad, independencia y empoderamiento.
- Una **mayor autonomía para la infancia, la adolescencia y las personas mayores**, al ofrecer la posibilidad de una movilidad autónoma.
- **Ciudades más amables y pacíficas**, con tráfico calmado que favorezca la seguridad de los colectivos más vulnerables.
- La puesta en valor del patrimonio cultural e histórico a través de una **oferta de cicloturismo de calidad.**
- **La contribución al impulso de la economía local** a través del comercio especializado y del cicloturismo, además de aprovechar el potencial de la ciclogística.
- **Un mayor dinamismo del sector de la bicicleta y de su cadena de valor**, con un mayor crecimiento de la industria, los servicios y las marcas nacionales, creándose más empleo especializado.
- La contribución a una **economía baja en carbono, con menor gasto energético, menos emisiones, y más productiva.**



### El proceso de elaboración y horizonte de la Estrategia

La Estrategia Estatal por la Bicicleta es fruto del trabajo de numerosos departamentos ministeriales, administraciones territoriales y asociaciones del sector profesional y de usuarios. Cabe destacar el papel de la Dirección General de Tráfico, que coordinó los trabajos iniciales.

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

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

En definitiva, en su elaboración han participado múltiples actores involucrados de un modo u otro en el fomento de la movilidad ciclista. **Esta diversidad de puntos de vista es posiblemente uno de los mayores valores que aporta la Estrategia al impulso de la bicicleta.**

**El horizonte temporal para el desarrollo de la Estrategia se ha establecido hasta 2025.** Esta franja temporal se ha elegido ya que, por una parte, se considera que es lo suficientemente amplia como para que se pongan en marcha y se consoliden las acciones propuestas en los instrumentos y se asegure su actuación. Y, por otra parte, a lo largo de ese periodo podrá evaluarse la eficacia y eficiencia de las acciones puestas en marcha, permitiendo las modificaciones o adaptaciones oportunas.

Para ello, en el marco de trabajo de la Estrategia y con la participación de las distintas entidades implicadas, se han de diseñar **herramientas e indicadores de seguimiento que permitan evaluar la efectividad de la Estrategia** a lo largo del periodo de ejecución.

Transcurrido este periodo de 5 años, se evaluarán los resultados alcanzados globalmente por la estrategia y se definirá la forma más adecuada de darle continuidad.



### Prioridades de la Estrategia Estatal por la Bicicleta

#### Prioridades Estratégicas

Avanzar en la movilidad sostenible a través de un cambio modal a la bicicleta

Promover la vida saludable mediante la movilidad activa

Aprovechar el potencial del cicloturismo

Fomentar y proteger el ocio y el deporte en bicicleta

Coordinar la acción del Estado en el impulso de la bicicleta

#### 1. Avanzar en la movilidad sostenible a través de un cambio modal a la bicicleta

Existe una urgente necesidad de reducir el tráfico motorizado, especialmente en grandes áreas urbanas. Los altos niveles de congestión y contaminación están llevando a muchas ciudades a tomar medidas para restringir el tráfico rodado en sus núcleos centrales, reducir velocidades en sus accesos o limitar la circulación de los vehículos más contaminantes.

Estas medidas deben acompañarse de opciones modales limpias y sostenibles alternativas al vehículo de motor privado, de acuerdo con el orden de jerarquía establecido en la "pirámide de la movilidad". Según esta, el primer nivel de prioridad lo ocupan los desplazamientos peatonales, seguidos de aquellos realizados en bicicleta, y tras los cuales se sitúa el transporte público. En esta necesidad de cambio modal, la bicicleta adquiere un papel central, al ser una de las mejores alternativas al vehículo privado de motor por su economía y practicidad. Además, junto con caminar, es el único modo de transporte con cero emisiones reales y beneficios directos para la salud.

España se sitúa entre los países de la UE con un menor reparto modal de la bicicleta como medio de transporte, si bien tiene una cuota de desplazamientos peatonales más elevada que la media europea. Por tanto, uno de los principales objetivos de esta Estrategia es alcanzar una mayor cuota de la bicicleta en los desplazamientos diarios en detrimento de aquellos realizados en medios menos sostenibles, principalmente el coche y la moto, procurando que no se reduzca la cuota de movilidad a pie ni de transporte colectivo.

El Plan Nacional Integrado de Energía y Clima 2021-2030 establece un objetivo concreto de cambio modal para 2030 del 35 % de los pasajeros-km que hoy se realizan en vehículos particulares de combustión hacia otras fuentes no emisoras. De este cambio modal, se prevé que un 20 % se dirija a actuaciones de movilidad no motorizada, bicicleta, u otras medidas como el teletrabajo.



### 2. Promover la vida saludable mediante la movilidad activa

Los beneficios para la salud derivados del uso de la bicicleta están cuantificados y contrastados. Existen razones contundentes para apoyar la movilidad ciclista, ya que mejora la salud física y mental de las personas. Los desplazamientos realizados en bicicleta y a pie, frente a los efectuados en vehículos de motor, disminuyen el estrés e incrementan la sociabilidad y la productividad; por lo tanto, logran una ciudadanía más feliz. Esto estimula una reacción en cadena, redundando en la disminución del sedentarismo y la mejora de la salud de las personas.

Existe una gran demanda sumergida para la movilidad ciclista, es decir, muchas personas querrían moverse en bicicleta y uno de los principales motivos para usar la bicicleta, tal y como muestra el Barómetro de la Bicicleta en España, es el de la salud.

### 3. Aprovechar el potencial del cicloturismo

España es una potencia mundial en el sector del turismo. Sin embargo, presenta fuertes desequilibrios, como la madurez turística de destinos de playa frente a la despoblación de las áreas rurales, o la fuerte estacionalidad centrada en el periodo de verano. Además, algunos tipos de turismo generan importantes externalidades negativas, como la difícil habitabilidad de barrios turísticos en los centros de las ciudades o el turismo de fiesta en destinos costeros.

El impulso del cicloturismo aspira a poner en valor el patrimonio histórico, cultural y natural de destinos que, mediante una oferta atractiva de experiencias y servicios en torno a la bicicleta, logren impulsar su economía local de modo sostenible y equilibrado. Estos destinos proporcionan ofertas de turismo que complementan a las ofertas más habituales, ayudando también a desestacionalizar la demanda. Además, el cicloturismo favorece que se potencien otros tipos complementarios de ofertas turísticas como el turismo familiar, el turismo rural, el ecoturismo y el turismo deportivo, entre otros.

España tiene la oportunidad de convertirse en un referente internacional en cicloturismo. Así, uno de los objetivos principales de esta Estrategia será consolidar e impulsar una oferta nacional de cicloturismo, que promueva, muy especialmente, la experiencia de viajar en bicicleta a través de grandes rutas ciclables, a destinos amigables y atractivos para los ciclistas, generando riqueza y empleo también en el interior de nuestra geografía, facilitando la vinculación urbano-rural.

### 4. Fomentar y proteger el ocio y el deporte en bicicleta

Uno de los objetivos de esta Estrategia es acompañar y facilitar el crecimiento del deporte y el ocio en bicicleta, difundiendo los valores del deporte, minimizando los riesgos de compartir la carretera con vehículos de motor, extendiendo una cultura de respeto mutuo y velando por el respeto y conservación de los espacios naturales.

Además, es fundamental hacer extensivo el ocio y el deporte en bicicleta a públicos que históricamente han representado una menor cuota modal ciclista, como las mujeres, la infancia y los adolescentes o las personas con discapacidad. Así, se pretende aprovechar las sinergias del ocio y del deporte en bicicleta con un mayor uso de la bicicleta para la movilidad cotidiana.

## Resumen Ejecutivo. Estrategia Estatal por la Bicicleta

### 5. Coordinar la acción del Estado en el fomento de la bicicleta

El Estado debe jugar un importante papel en el impulso del uso de la bicicleta como instrumento de valor público tomando acciones que incentiven y complementen los esfuerzos realizados por empresas, asociaciones de ciclistas y la propia ciudadanía.

Se debe garantizar la coordinación y coherencia desde las diferentes AA. PP. que ostenten competencias relacionadas con la bicicleta, para maximizar la eficiencia y el impacto de sus políticas, poniendo en valor cientos de iniciativas que ya se vienen desarrollando en diferentes ámbitos, y dando un nuevo impulso fruto del consenso administrativo, político y social.

A diferencia de otros países de nuestro entorno, España no disponía hasta ahora de una estrategia sobre la bicicleta de ámbito nacional. Por ello se impulsa esta Estrategia, en la cual la Administración del Estado actúa como promotor, facilitador y coordinador de actuaciones para el impulso de la bicicleta en todos sus ámbitos.



## Áreas temáticas y bloques de acción



Las cinco prioridades se impulsan a través de **10 áreas temáticas**, de las que se derivan un compendio de **28 bloques de acciones**. Estas áreas y acciones se estructuran como sigue:

- **Cambio cultural: sensibilización, formación y comunicación**

Aunque el uso de la bicicleta presenta una tendencia creciente en España, aún se encuentra muy lejos de los objetivos de la visión de la Estrategia. Es necesario, por tanto, un trabajo intenso y continuo de sensibilización, formación y difusión de los usos de la bicicleta en todos sus ámbitos.



## Resumen Ejecutivo. **Estrategia Estatal por la Bicicleta**

- **Salud, bienestar y dimensión social de la bicicleta**

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

- **Infraestructura ciclista**

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

- **Instrumentos para facilitar la movilidad ciclista**

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

- **La bicicleta como medio de transporte cotidiano**

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

- **Seguridad y regulación**

Una de las principales barreras para el uso de la bicicleta es su percepción como un medio poco seguro. Es necesario avanzar en la mejora de la seguridad de todos los usuarios mediante una actualización y homogeneización de la normativa; la formación, la comunicación y la concienciación en movilidad ciclista.

- **Cicloturismo**

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



## Resumen Ejecutivo. **Estrategia Estatal por la Bicicleta**

- **Ocio y deporte en bicicleta**

La bicicleta tiene un papel importante como herramienta de ocio y deportiva. De hecho, estas facetas de la bicicleta suelen ser los principales atractores de nuevos ciclistas que, una vez familiarizados con el uso de la bicicleta, pueden ampliar su uso a la movilidad cotidiana. En el ámbito deportivo, es necesario avanzar en la promoción de eventos y, sobre todo, en mejorar la seguridad de los ciclistas. En el ámbito recreativo es necesario facilitar la convivencia entre usuarios de los espacios naturales y plantear unas directrices comunes en todos los espacios protegidos para evitar la confusión e incertidumbre entre los visitantes usuarios de la bicicleta.

- **Oportunidades y cadena de valor de la bicicleta**

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

- **Coordinación institucional y financiación**

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

## Mecanismos de gobernanza

La Estrategia Estatal por la Bicicleta involucra a un gran número de actores y necesita de amplios apoyos de las instituciones públicas, empresas, asociaciones y de la ciudadanía. Su complejidad y extensión hacen necesario contar con mecanismos de gestión entre las partes interesadas, que coordinen su actuación y que aseguren su alineamiento con la Estrategia.

- **Oficina General de la Bicicleta**, ubicada en el MITMA, centraliza la coordinación, el seguimiento y la comunicación relacionada con la Estrategia.
- **Red interministerial** de responsables de asuntos relacionados con la bicicleta. La Oficina General de la Bicicleta actuará como coordinadora de esta red y le prestará apoyo.
- **Coordinación con gobiernos autonómicos y entidades locales.**
- **Comité Consultivo de la Bicicleta**, compuesto por organizaciones cuya contribución es clave para el avance de la Estrategia.
- **Coordinación con las Cortes Generales** para impulsar las políticas públicas de promoción del uso de la bicicleta.

# Resumen Ejecutivo. Estrategia Estatal por la Bicicleta





es.movilidad