

CONAMA 2020

CONGRESO NACIONAL DEL MEDIO AMBIENTE

La bicicleta en tiempos de pandemia

El año que nos reinventamos



Autor Principal: Salvador Fuentes Bayó. Diputació de Barcelona. Embajador de la Bicicleta 2020-21

Otros autores: Xavier Prat Guasch. Biciclot SCCL

ÍNDICE

- 1 Introducción
- 2 Los Decretos de Medidas Extraordinarias
- 3 Moverse en bicicleta en pandemia
- 4 La pandemia vacía los Stoks
- 5 El volumen de negocio de los fabricantes de bicicletas
- 6 Algunos ejemplos que no hubieran sido posibles de no ser por la pandemia
 - 6.a Sitges
 - 6.b Vilanova i la Geltrú
 - 6.c Préstamo de bicicletas al personal sanitario
- 7 Tensiones políticas en la aplicación de medidas
- 8 Conclusiones: Todo lo aprendido y que debería quedar
- 9 Bibliografía

INTRODUCCIÓN

El 14 de marzo de 2020 con el inicio de la pandemia nos vimos obligados a adaptarnos forzosamente a una nueva realidad. El confinamiento total o “*Lock down*” nos obligó de forma brusca a cambiar nuestros hábitos de trabajo y desplazamiento.

Con las ciudades y pueblos desiertos, la demanda de movilidad de los servicios esenciales, los equipos municipales de planificación urbanística se vieron inmersos a pensar y realizar medidas de movilidad de manera rápida y eficiente.

Los municipios tuvieron que repensar la ciudad y algunos proyectos ambiciosos que aguardaban una mejor ocasión para ser ejecutados, la pandemia posibilitó su puesta en marcha.

Una de las principales conclusiones a la que llegaron la mayoría de los ayuntamientos es la de que era necesario dotar de más espacio para la movilidad a pie y en bicicleta.

Las nuevas circunstancias que nos generaba la pandemia ofrecían la posibilidad de establecer cambios profundos en el modelo de desplazamientos que, como se ha dicho, no hubieran sido posibles antes de la pandemia.



FIGURA 1. LA CIUDAD DESIERTA

LOS DECRETOS DE MEDIDAS EXTRAORDINARIAS

La urgencia de ocupar nuevos espacios para la ciudadanía exigía actuaciones muy rápidas que necesitaban cobertura legal y está se facilitó por el Estado con los sucesivos Decretos de medidas extraordinarias.

El RD 463/2020 y sus modificaciones facultaba a las entidades locales a utilizar los excedentes del año 2019 y también a la autorización de un crédito extraordinario a justificar más adelante.

Dichas medidas facultaron a muchos ayuntamientos a realizar actuaciones de urbanismo táctico “expres” y, en un solo día, se transformaban carriles de circulación de vehículos a motor en espacios para circular peatones y bicicletas.

Los ayuntamientos y entidades locales, además, podían contratar sin concurso público y sin proyecto ejecutivo, por ello se consiguió una transformación de la vía pública extraordinaria, como jamás se había visto.



Figura 2. Proceso de pintado en una calle de Barcelona

MOVERSE EN BICICLETA EN PANDEMIA

Des de los años 70 en que Miguel Indurain ganó 5 Tours de France, en el Estado Español, no se había visto un interés general tan grande para desplazarse en bicicleta. No obstante, ese interés esta vez era a nivel mundial, de un lado a otro del mundo la bicicleta resurgía como modo de desplazamiento prioritario.

Las restricciones de circulación de los vehículos motorizados y el miedo (bastante injustificado) al contagio en el transporte público potenció el uso de la bicicleta en todo el mundo.

Aunque, en un primer momento, se dieron casos de exceso de celo policial por considerar que la bicicleta no es un medio de transporte para ir al trabajo sino un vehículo para el ocio. Las

imágenes que tomó un ciclista cuando le detuvo la Ertzaina¹ por circular en bici, dieron la vuelta al mundo y obligaron a las policías locales y cuerpos de seguridad a tener en cuenta a la bicicleta como medio de transporte.

Con la creación de nuevas vías ciclables y nuevos espacios para los peatones, la ciudadanía responde muy positivamente. El hecho de disminuir significativamente la circulación motorizada, facilita que muchas personas que no se atrevían a coger la bicicleta por el miedo al tráfico rodado se animen a hacer sus desplazamientos en bicicleta.



Figura 3. Una familia se desplaza en Barcelona por un nuevo carril bicicleta

LA PANDEMIA VACÍA LOS STOCKS

Los stocks de las tiendas de bicicletas grandes, medianas y pequeñas, comienzan a desabastecerse frente a la gran demanda de bicicletas. Especialmente los modelos más económicos (hasta 1.000 €) son los primeros en desaparecer de la oferta del mercado. Este desabastecimiento se transmite también a las bicicletas de segunda mano, accesorios y vestimenta y los rodillos para hacer servir la bicicleta en modo estático.

El fenómeno de gran demanda de bicicletas comenzó el mes de abril de 2020 y todavía no se le conoce un techo de demanda y ventas. Si bien es cierto que a partir del año 2021 los grandes fabricantes de bicicletas están pudiendo satisfacer todas las peticiones del mercado, sigue siendo un gran fenómeno mundial la demanda de bicicletas.

¹ <https://www.20minutos.es/videos/nacional/4203898-la-ley-resuelve-la-discusion-entre-un-ertzaina-y-un-ciclista-a-trabajar-si-se-puede-ir-en-bicicleta/>

El boom de la bicicleta ha causado desabastecimiento: agotados los modelos más baratos y no habrá stock hasta julio



26 Junio 2020

REPORTAJE

La desescalada permitió varios escenarios de flexibilización del confinamiento y **hacer deporte en bicicleta** fue uno de las actividades que más creció en nuestro país. Algunos decidieron quitarse el polvo o poner a punto su antigua bici y otros optaron por comprar una nueva. De ahí que las ventas de estos vehículos de dos ruedas crecieron tanto durante el mes de mayo, hasta el punto de que se han agotado las existencias de muchas tiendas, sobre todo en el caso de los **modelos más económicos**.

El 'boom' de las bicis llega a la segunda mano: las ventas de Tuvalum aumentan un 36% en 2020

A través de la empresa de compraventa de bicicletas de segunda mano, se han vendido más de 3.100 unidades, lo que supone unas ventas de 4,1 millones de euros en 2020.



Las bicicletas llegaron en la cresta de la ola. Tuvalum, un acorramiento de compra y venta de bicicletas de segunda mano ha crecido un 36% en su volumen de negocio respecto al mismo periodo de 2019 con un total de más de 3.100 bicicletas, lo que supone unas ventas de 4,1 millones de euros en 2020.

A través de la plataforma, comerciantes y ciclistas particulares pueden vender sus bicicletas. Para ello, deben registrarse en la página de Tuvalum y subir su anuncio, haciendo una descripción del producto. Los interesados, al entrar a la web, venen un catálogo de bicicletas en el que pueden buscar por categorías y ordenar convenientemente.

A partir de ahí, el comprador profiere los pagos y cobros, recoge la bicicleta en el domicilio del vendedor y la traslada al comprador. Además, se realiza una inspección técnica y se hace el cambio de cada bicicleta para comprobar que se encuentra en el estado indicado por el vendedor en el anuncio.

*Hemos aplicado a muchas tiendas de barrio a permisionarios alientas gratis a que vendan

El boom de las bicicletas por el covid: las más vendidas, las de 400 a 1.000 euros

LA PANDEMIA MEJORA LAS VENTAS: TIENDAS Y GRANDES SUPERFICIES EXPERIMENTAN EN LOS ÚLTIMOS MESES UN INCREMENTO DE LA DEMANDA DEL 400%.

M. DONAZLEZ/OTERAFLORES | 28.09.2020 | 16:52



El coronavirus alienta un boom de la bicicleta

Las ventas crecen hasta 400% y es difícil encontrar los modelos más populares. Su falta de contacto le da ventaja frente al transporte público y los deportes colectivos.



El deporte social pasado por covid. Jóvenes, en bicicleta, en Barcelona, en el momento de apertura de un parque de ocio. (M. DONAZLEZ/OTERAFLORES)

La pandemia de coronavirus ha tenido un efecto inesperado. En todo el mundo occidental se ha disparado el uso de la bicicleta y España no es una excepción. Sus ventas se ha multiplicado por cuatro o por cinco desde el pasado mayo hasta el punto de que han llegado a agotarse las existencias de las marcas y modelos más populares, según las empresas del sector. De las medidas de apoyo que tomen administraciones dependerá que este medio de transporte se consolide como una alternativa real.

Figura 4. Titulares de diversos periódicos que comentan el boom de la bicicleta

EL VOLUMEN DE NEGOCIO DE LOS FABRICANTES DE BICICLETAS

Lejos de convertirse en una moda pasajera a causa de la COVID en el año 2020, para el año 2021 se espera que el volumen de negocio de la bicicleta generará 2.000 millones de Euros.

La gran y constante demanda de bicicletas ha hecho que una gran superficie comercial como la marca Decathlon construya en Timisoara (Rumania) la mayor fábrica de bicicletas de Europa, que tendrá 23.000 m² y producirá 1,5 millones de bicicletas cada año y supondrá una gran competencia para el mercado Chino, principal exportador de bicicletas a nivel mundial.

La asociación AMBE² (Asociación de Marcas de Bicicletas de España) que agrupa 378 empresas españolas del sector de la bicicleta suscribe la bonanza del sector y está a punto de publicar su balance anual de “El sector de la bicicleta en cifras 2020” donde se cuantificará el espectacular aumento de venta de bicicletas en España el pasado año.



Figura 5. El boom de la industria de la bicicleta

² <http://asociacionambe.com/>

ALGUNOS EJEMPLOS QUE NO HUBIERAN SIDO POSIBLES DE NO SER POR LA PANDEMIA. SITGES

Sitges es una población costera a 40 Km de Barcelona de 29.553 habitantes (censo del 2020) y dispone de uno de los más bellos paseos marítimos del mediterráneo. Su paseo tiene una extensión de 3 km en paralelo a la línea de costa y es muy frecuentado por los y las sitgetanos/as y por los turistas.

A pesar de ser un paseo amplio de más de 5 metros, la frecuentación de viandantes, ciclistas, patinadores, skaters y vehículos de VMP venía ocasionando accidentes entre usuarios del paseo marítimo y el ayuntamiento tenía en mente poder realizar un carril bici y así segregar la circulación de bicicletas y VMP.

Con la Pandemia se puso un carril bici provisional y, al constatar la buena acogida por parte de la población, se construyó el carril bici definitivo quitando el cordón de aparcamiento que toca al paseo marítimo.

A principios del año 2021 se construyó buena parte del carril bici bidireccional. En verano de 2021, el ayuntamiento de Sitges tiene previsto acabar de construir totalmente el carril bicicleta a lo largo del paseo marítimo.

Su ejecución contrasta con el municipio vecino de Castelldefels que hace años desmanteló el carril bici del paseo marítimo porque molestaba a los coches

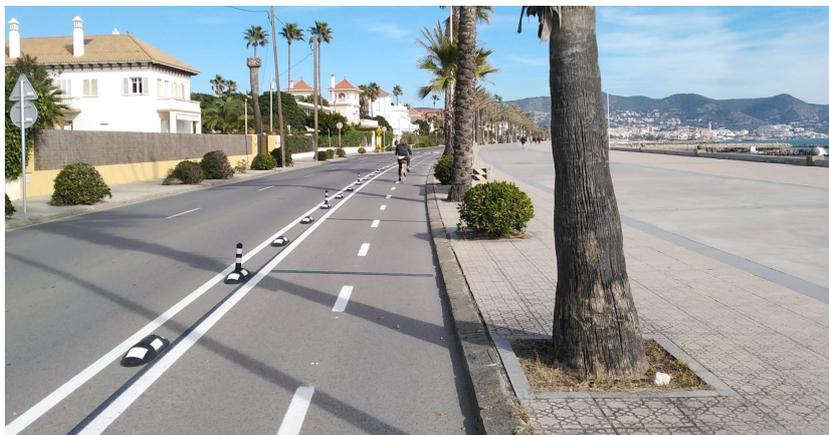


Figura 6. Carril bici del paseo marítimo de Sitges ocupando una zona anteriormente reservada al aparcamiento de coches

ALGUNOS EJEMPLOS QUE NO HUBIERAN SIDO POSIBLES DE NO SER POR LA PANDEMIA. VILANOVA I LA GELTRÚ

Vilanova i la Geltrú es un municipio costero de 67.733 habitantes (censo 2020) al sur de Sitges y a 49 km de Barcelona.

El 8 de mayo de 2020, la alcaldesa emitió un Decreto, amparándose en el Estado de alarma aprobando un conjunto de 16 medidas, todas ellas a favor del peatón y la bicicleta.

Las actuaciones estaban destinadas a realizar nuevos carriles bici, nuevos aparcamientos para la bicicleta, dotar de más espacio para los peatones, reducir los carriles de circulación de coches, etc.

La mayor parte de actuaciones eran consideradas de tipo “low cost” utilizando el máximo de recursos municipales, es decir las brigadas y el personal de oficios se pusieron a disposición del ayuntamiento para transformar la ciudad.

Uno de los grandes hitos fue la construcción de una cicloestación de 144m² para albergar 200 bicicletas situada frente a la estación de RENFE y al lado de la estación de los autobuses urbanos e interurbanos.

El proyecto y dirección de obra fue realizado con recursos propios y su coste fue de 128.000 €.

Otro ejemplo fue el de suprimir 2 carriles de circulación (uno a cada lado) de la Ronda Ibérica y el hecho de bajar a la calzada carriles bici que estaban encima de las aceras.

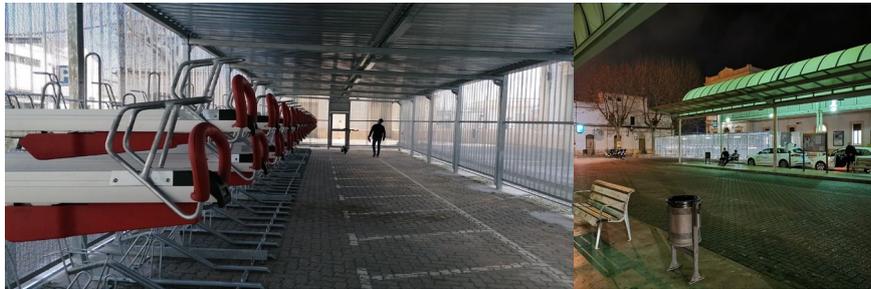


Figura7. Cicloestación de Vilanova i la Geltrú antes de ser inaugurada

ALGUNOS EJEMPLOS QUE NO HUBIERAN SIDO POSIBLES DE NO SER POR LA PANDEMIA. PRÉSTAMO DE BICICLETAS A SANITARIOS

El Ayuntamiento de Barcelona propone a Biciclot/Bicihub participar en un servicio de préstamo de bicicletas para que el personal sanitario pueda desplazarse por la ciudad vacía en los desplazamientos casa/trabajo. El servicio de préstamo se hace con las bicicletas totalmente desinfectadas y con todos los accesorios necesarios.

Los técnicos del Bicihub se adaptaban a los horarios del personal sanitario y los citaban con suficiente espacio de tiempo para evitar aglomeraciones. La mayoría de sanitarios sabían ir en bicicleta, pero muchos no habían circulado nunca en ámbito urbano.

En total se cedieron 26 bicicletas, participó personal de 7 centros sanitarios y/o hospitales diferentes y mayoritariamente fueron usadas por personal femenino (23).

Las reacciones del personal sanitario fueron excelentes. La mayoría pensó en adquirir una bici propia y algunos comentarios eran de como la bicicleta les ayudaba a desestresarse de las duras condiciones de trabajo a las que se vieron sometidos en el pico más alto de la primera ola de la pandemia.

El hecho de publicarse la noticia en diversos medios de comunicación³, la iniciativa tuvo un impacto mediático muy importante.

Por dicha iniciativa, Biciclot ha recibido el guardón de mejor iniciativa social de los premios Bicimpuls 2020⁴ que promueve el Área Metropolitana de Barcelona



Figura 8. Xavier Prat en Biciclot instruyendo a una enfermera del Hospital Clínic en el uso de la bicicleta

3 <https://www.lavanguardia.com/local/barcelona/20200429/48746880478/ceden-bicis-personal-sanitario-desplazamientos-hospital-biciclot.html>

4 <https://www.sostenible.cat/noticia/els-premis-bicimpuls-reconeixen-les-millores-iniciatives-per-promoure-la-bici-del-2020>

Figura 8. Xavier Prat en Biciclot instruyendo a una enfermera del Hospital Clínic en el uso de la bicicleta

TENSIONES POLÍTICAS EN LA APLICACIÓN DE MEDIDAS

La ciudad de Barcelona, ha sido una de las ciudades que más se ha cuestionado las medidas utilizadas de urbanismo táctico. Los bloques de hormigón conocidos popularmente como “New Jersey’s” han sido uno de los principales elementos que han tensionado la política municipal entre socios de gobierno.

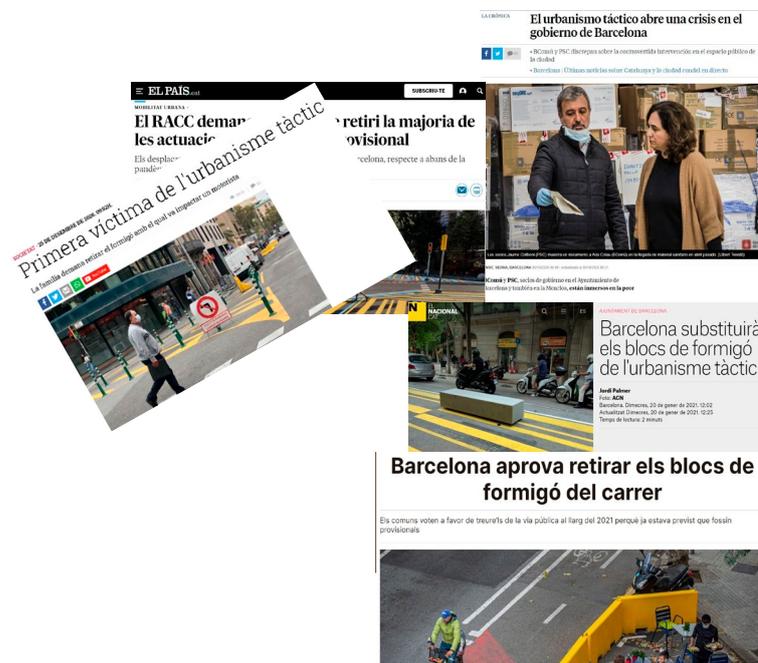
La polémica ha hecho ceder al gobierno municipal y éste está retirando los bloques de hormigón en todas las zonas donde los había dejado, aduciendo que eran puestos de manera provisional, pero no olvidemos que estos estaban destinados a proteger a los usuarios más débiles frente al tráfico motorizado.

Organizaciones pro coches como el RACC han pedido al gobierno municipal que se retiren inmediatamente todas las medidas de urbanismo táctico que se han realizado en Barcelona, incluidos los carriles bici, cosa que afortunadamente no ha sucedido.

En ocasiones, el peligro no son las medidas de urbanismo táctico en si, sino el uso que se hace por ejemplo la circulación de motocicletas entre las New Jersey’s y los coches poniendo en peligro la seguridad del motorista como se muestra en la fotografía



Figura 9. Motocicleta circulando entre la New Jersey y el tráfico de coches. Tensiones políticas



CONCLUSIONES: TODO LO APRENDIDO Y QUE DEBERÍA QUEDAR

Hemos aprendido que es posible transformar la ciudad en un corto espacio de tiempo con soluciones “Low cost” como el caso de Vilanova i La Geltrú, entre otros.

El Urbanismo táctico ha demostrado que puede ser una herramienta útil. Lo importante de las actuaciones es que pasen de provisionales a definitivas a pesar de las reticencias de los conductores de vehículos motorizados y las entidades en pro del vehículo privado.

La oportunidad única que nos ha dado la pandemia para poder repensar y probar una nueva movilidad en la ciudad, es necesario consolidarla. Estamos delante de una oportunidad histórica para hacer en las ciudades y pueblos un urbanismo más amable para las personas que se desplazan andando y para las bicicletas.

El boom producido por la demanda de bicicletas se tiene que traducir en más infraestructuras para la bicicleta.



Figura 10. Nuevo Carril bici en Vilanova i la Geltrú

BIBLIOGRAFÍA

- La bicicleta en temps de pandèmia. Fuentes Bayó, Salvador. Diputació de Barcelona
- L'Urbanisme tàctic. Catàleg de propostes. Carne, Jaume Bicultura BCN
- Suport al personal sanitari en el "Lock down". Prat, Xavier. Biciclot
- Medidas de movilidad sostenible en pandemia. Naya Rodriguez, Juan Pablo. [Ajuntament de Vilanova i la Geltrú](#)