

CONAMA 2022
CONGRESO NACIONAL DEL MEDIO AMBIENTE

Las Cuentas de la Bicicleta

Por qué la bici cuenta para el
cumplimiento de los Objetivos de
Desarrollo Sostenible



LAS CUENTAS DE LA BICICLETA. POR QUÉ LA BICI CUENTA PARA EL CUMPLIMIENTO DE LOS OBJETIVOS DE
DESARROLLO SOSTENIBLE

CONAMA 2022

LAS CUENTAS DE LA BICICLETA: INFORME DEL IMPACTO AMBIENTAL, SOCIAL Y ECONÓMICO DE LA BICICLETA

Autora Principal: Laura Vergara Román (ConBici)

Otros autores: Alfonso Sanz (GEA21); Miguel Mateos (GEA21)

ÍNDICE MÍNIMO

1. La idea
2. Justificación del interés social del proyecto
3. Metodología
4. Objetivos del proyecto
 - a. Objetivos específicos y actividades
5. Fruto de un trabajo en red
6. Resumen
7. Bibliografía

LA IDEA

En los últimos años hemos sumado nuevos retos a los que ya teníamos sobre la mesa. Una crisis sanitaria y social sin precedentes se añade a la crisis climática, las cíclicas crisis económicas, el reto demográfico y por lo tanto, a la movilidad. Por ello, debemos generar cambios estructurales y planificar desde nuevos puntos de vista, involucrando a un mayor número de agentes en todos los procesos para una transformación equitativa, justa ambientalmente sostenible de forma inmediata y a largo plazo.

ConBici la coordinadora en defensa de la bicicleta, que agrupa 70 grupos locales, propone a la bicicleta como aliada en la crisis sanitaria, parte de la solución en la crisis climática y con gran potencial en las crisis socio-económicas y demográficas para generar entornos seguros y algunas certezas en este momento en el que cunde la incertidumbre. Esta podría ser nuestra hipótesis de partida que provocan dos preguntas: ¿cómo podríamos demostrar su impacto ambiental, social y económico? y ¿cómo podríamos apoyar la justificación de las políticas públicas dirigidas a priorizar la movilidad ciclista?

Las barreras y resistencias que cada día encuentran las personas que utilizan la bicicleta como medio de transporte u ocio son innumerables; sin embargo, algunas de ellas requieren soluciones técnicas sencillas y con un coste reducido. Al mismo tiempo el transporte y las diferentes aristas desde las cuales usamos la bicicleta son transversales a la vida. Por ello, la respuesta fue: ¡Necesitamos un informe del impacto ambiental, social y económico de la bicicleta!

JUSTIFICACIÓN DEL INTERÉS SOCIAL DEL PROYECTO

Tal como se cita en la Estrategia de Movilidad Segura, Sostenible y Conectada 2030 [1], el sector del transporte se encuentra ante una etapa de grandes cambios, motivados por la introducción de la tecnología en la movilidad, por la necesidad de avanzar hacia la descarbonización de la economía, y por una mayor concentración de población en las grandes ciudades y zonas periurbanas, con sus implicaciones en congestión, salud de las personas (calidad del aire, ruido), etc.

En este escenario, el fomento de la movilidad no motorizada, dentro de la cual la bicicleta es un elemento fundamental, adquiere un papel protagonista. Su uso generalizado como medio de transporte produce valor para la sociedad en términos, no solo de accesibilidad al territorio y movilidad, sino también de habitabilidad, salud, medio ambiente, equidad, etc. Y no solo produce beneficios para quienes la usan, sino también para el resto de la ciudadanía, al liberar espacio, reducir emisiones, fomentar la economía local, etc.

Este interés social de iniciativas encaminadas al fomento del uso de la bicicleta como la que aquí se presenta lo constata la Estrategia de Desarrollo Sostenible (EDS) [2], aprobada el pasado junio de 2021, al diagnosticar que “España se enfrenta a la imprescindible necesidad de impulsar la movilidad sostenible, reduciendo el volumen de tráfico rodado [...] a la vez que se promueven las modalidades de transporte no motorizados”.

A este respecto, los datos del Barómetro de la Bicicleta en España 2019 [3] (única fuente de información al respecto de carácter estatal) señalan claramente que hay potencial de mejora: solo un 3,5% de la población (1,5 millones de personas) utiliza la bicicleta a diario para ir a trabajar o estudiar (movilidad obligada), cifra muy alejada de nuestro entorno europeo y de los países con alto uso de la bicicleta.

La EDS enmarca esta conclusión en su Reto País 2. Hacer frente a la emergencia climática y ambiental, pero la promoción de la bicicleta contribuye, con mayor o menor incidencia, a la mejora de todas las políticas aceleradoras propuestas para la superación de retos identificados por la Estrategia. Así como influye positivamente en sus indicadores (e.g. Emisiones GEI, % dependencia energética, % de tierra degradada en relación con la superficie total de tierra, Tasa de mortalidad atribuida a las enfermedades cardiovasculares, % obesidad infantil).

Así lo corroboran organismos como la Organización de las Naciones Unidas (ONU), al remarcar que el uso de la bicicleta está directamente relacionado con el cumplimiento de, al menos, 11 de los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) derivados de la Agenda 2030 [4] para el Desarrollo Sostenible, en la que se enmarca la convocatoria del Ministerio de Derechos Sociales y Agenda 2030 que nos ha permitido la redacción del informe.

Sin embargo, España carece de un sistema de datos específico para la bicicleta que permita la elaboración periódica de informes que den soporte riguroso a estas argumentaciones y, con ello, reforzar las políticas públicas de fomento y mejora de los modos activos de desplazamiento, particularmente la bici.

Con las sesiones de contraste con el ecosistema y la redacción del informe ConBici persigue solventar este problema de ausencia de información completa y adecuada para

comprender mejor el papel de la bicicleta en el marco general de evolución de la movilidad y sus consecuencias en las diferentes esferas.

Para ello, ConBici en colaboración con el equipo de GEA21 y el apoyo económico del Ministerio de Derechos Sociales y Agenda 2030 se lanza en la elaboración de una primera edición de las “Cuentas de la bicicleta” en España, cuyos objetivos y metodología se concretan en los siguientes apartados. Además de sistematizar metodológicamente dichas “Cuentas”, de forma que se favorezca su actualización en años sucesivos.

El alcance del proyecto se alinea con varios de los objetivos de la convocatoria a través de la cual obtuvo los recursos para su puesta en marcha:

a) Lo que no se mide no se puede gestionar: sólo el conocimiento riguroso y profundo del papel de la bicicleta en el contexto de las crisis concatenadas sanitaria, económica y ecológica que proporciona un estudio como el aquí propuesto podrá impulsar las políticas públicas y la planificación estratégica que permitan aprovechar sus virtudes para paliarlas.

b) Entender el presente para preparar el futuro: además de facilitar el diseño y adopción de políticas adecuadas, las “Cuentas de la bicicleta” ayudan a priorizar la acción pública, así como identificar ámbitos de innovación que sustenten sus “promesas” en la evidencias que este estudio aportará sobre la realidad de la bicicleta y sus consecuencias.

c) Enfoque eointegrador: las “Cuentas de la bicicleta” se enfocan desde un marco metodológico innovador que supera el tradicional análisis a partir de estadísticas económicas y sectoriales o ejercicios de “monetización”, que ensombrecen datos y tendencias que resultan relevantes desde el punto de vista del desarrollo sostenible.

d) Inteligencia colectiva: el desarrollo de las “Cuentas de la bicicleta” se apoya en la implicación del ecosistema ciclista, por un lado, para la identificación y obtención de datos, pero sobre todo en su interpretación y contextualización, así como el análisis de sus interrelaciones y previsiones de evolución, lo que permitirá completar el relato de por qué la bici cuenta para el cumplimiento de los ODS

e) Lo que cuentan las cuentas: el objetivo de las “Cuentas de la bicicleta” no es meramente académico o de gestión. Se conciben como un punto de partida cuyo propósito último es poner de relieve el interés social, ambiental y económico de las políticas públicas que apuestan por la bicicleta y su eficacia de cara al cumplimiento de los ODS, desarrollando relatos, a partir de sus datos y conclusiones, que sensibilicen y promuevan la implicación de la sociedad.

El proyecto contribuye también a uno de los principales retos establecidos por la convocatoria: el de la igualdad de género. Las cifras del barómetro de la bicicleta revelan que la brecha de género en el uso de la bici es del 16%, por lo que, aunque se ha reducido significativamente respecto a años anteriores, aún queda mucho recorrido para alcanzar a países con tradición ciclista, como Dinamarca y Holanda, donde esta brecha no existe.

Además, numerosos estudios revelan cómo las mujeres encadenan más desplazamientos cortos y hacen un menor uso del coche, lo que las convierte en un grupo de población propicio para el fomento de una movilidad alternativa al coche, que en muchos casos puede ser resuelta con la bicicleta, si se desarrollan políticas adecuadas.

METODOLOGÍA

Las “Cuentas de la Bicicleta” son una herramienta de presentación ordenada de las cifras y argumentos principales relacionados con este medio de transporte. Desde el parque de vehículos, el uso en sus diferentes formas, intercambios monetarios que genera, consecuencias para la salud, siniestralidad, etc.

Una primera referencia parcial sobre este tipo de herramientas es la que representan las Cuentas de la Bicicleta iniciadas por Copenhague y que luego han sido replicadas en otras ciudades (Helsinki, Bogotá).

También existen precedentes de estudios que han abordado el impacto económico de la bicicleta, ya sea en su conjunto (“Impact économique et potentiel de développement des usages du vélo en France” [5]; “Impacte socioeconòmic de la bicicleta a Catalunya” [6]) o de alguna de sus facetas (“El impacto económico del cicloturismo en Europa”[7]). Así como estudios que analizan los beneficios de la bicicleta en diferentes ámbitos (salud, medio ambiente, etc.) pero que se centran en su traslación al ámbito económico mediante ejercicios de monetización (“Los beneficios de la Bicicleta - Cómo explotar todo su potencial en Europa” [8]).

Sin embargo, las “Cuentas de la bicicleta”, tal y como aquí se proponen, difieren de estos precedentes tanto en alcance como en enfoque:

- Su ámbito de desarrollo se corresponde con el conjunto del Estado, siendo la primera vez que se realiza un ejercicio de este tipo en España, lo que permitirá contextualizar las cifras y reflexiones dentro de las políticas públicas más directamente relacionadas con la movilidad ciclista, de todos los niveles de la administración.
- Las “Cuentas de la bicicleta” se enfocan desde un marco metodológico eointegrador que supera el tradicional análisis a partir de estadísticas económicas y sectoriales, recabando y ordenando las cifras y reflexiones en torno a la bicicleta según diferentes esferas de valor (ambiental, social y monetaria) y para todas las fases que posibilitan los desplazamientos (no solo circulación, sino también la infraestructura, la fabricación de vehículos, etc.), empleando unidades de cuenta apropiadas para cada una de ellas.

En ese sentido, las “Cuentas de la bicicleta” encuentran su principal referente en las “Cuentas Ecológicas del Transporte en España”[9], publicadas por Ecologistas en Acción en 2014 y 2016, de cuya elaboración se encargó el mismo equipo técnico que se propone para este proyecto. El desarrollo de los trabajos seguirá un esquema metodológico de acuerdo con las siguientes fases y actividades:

1. RECOPIACIÓN DE INFORMACIÓN

En esta primera fase se llevará a cabo una recopilación, clasificación y análisis de las principales fuentes de información disponibles, ya sea en forma de estudios previos, informes sectoriales, estadísticas, bases de datos, etc. Una vez analizada esta información, ante las previsibles carencias que se detecten, se diseñará un conjunto de consultas a agentes del sector que permita completar la información o aporte vías para estimar la información

necesaria para los procesos de cálculo.

2. DESARROLLO METODOLÓGICO

Partiendo del marco metodológico teórico (e ideal), se realizará un proceso de ajuste del mismo para adaptarlo al alcance específico de la bicicleta y acompañarlo a la realidad de la información disponible.

Asimismo, en aras de la transparencia y mejor comprensión de los trabajos, así como para favorecer el posible seguimiento y actualización en años sucesivos, dicho marco metodológico se plasmará en una publicación que recoja, además, los procesos seguidos para la estimación de la información no disponible (hipótesis, correlaciones, extrapolaciones, etc.)

3. ELABORACIÓN DE LAS CUENTAS DE LA BICICLETA

En esta fase se desarrollarán los procesos de cálculo de las “Cuentas”, de acuerdo con los siguientes epígrafes, en los que se relacionará la movilidad ciclista con la movilidad general:

- i. La bicicleta en España: cifras generales (parque de vehículos, oferta, demanda, etc.)
- ii. Le economía de la Bicicleta

- a) Cifras de actividad económica de la bicicleta, sus infraestructuras y sectores asociados

- b) Cifras de empleo de la bicicleta, sus infraestructuras y sectores asociados

- c) Fiscalidad de la bicicleta: balance fiscal de la bicicleta

- iii. Bicicleta y sostenibilidad ambiental

- a) Consumo energético y de materiales.

- b) Emisiones GEI y contaminantes.

- c) Emisiones de ruido.

- d) Afecciones a la biodiversidad.

- iv. Bicicleta y salud

- a) Siniestralidad ciclista. Riesgo, peligrosidad, percepciones.

- b) Sobrepeso y enfermedades derivadas de la contaminación atmosférica y el ruido

- v. Bicicleta y Sociedad

- a) Autonomía de los diferentes grupos sociales

- b) Género y generación en la movilidad ciclista

4. CONTRASTE CON EL ECOSISTEMA CICLISTA

Con objeto de completar el relato de lo que las cuentas, propiamente dichas, pueden aportar, se prevé que, para cada epígrafe de cálculo, se celebre una sesión participativa (telemática) en la que el equipo técnico presente los principales resultados de cada ámbito al Ecosistema Ciclista y éste contribuya a su interpretación y contextualización, así como el análisis de sus interrelaciones y previsiones de evolución.

Se pretende con ello completar la información eminentemente cuantitativa de la fase anterior con el marco cualitativo en el que se inscribe. Así como prever escenarios posibles de evolución que permitan preparar el terreno para el futuro de las políticas de la bici (incluida la obtención de datos) e identificar argumentos y mensajes que comunicar a los diferentes niveles.

Una vez culminadas las Cuentas, se celebrará una sesión similar, en este caso presencial, para valorar toda la información en su conjunto, relacionando unos ámbitos con otros.

5. SENSIBILIZACIÓN Y COMUNICACIÓN

Por último, se diseñará un Plan de Comunicación que, a partir de las conclusiones de las Cuentas y su contraste con el Ecosistema Ciclista, traslade los relatos y argumentos identificados al lenguaje más apropiado para cada actor (directrices y líneas estratégicas de acción política para Administraciones y agentes; productos audiovisuales para el fomento y sensibilización ciudadana).

El uso del lenguaje inclusivo, la adaptación de horarios y espacios para la participación en el proyecto, el liderazgo y la responsabilidad de mujeres en el proyecto son algunas de las características de cada una de las actividades propuestas.

OBJETIVOS DEL PROYECTO

El objetivo general del proyecto es: poner de relieve el interés social, ambiental y económico de las políticas públicas que apuestan por la bicicleta y su eficacia de cara al cumplimiento de los ODS, aprovechando sus virtudes para paliar las crisis concatenadas sanitaria, económica y ecológica.

Objetivos específicos y actividades

1. Recopilar y ordenar las cifras principales relacionadas con la bicicleta en España. Con varias estrategias como la revisión y análisis documental (estudios previos, informes sectoriales, etc.) y estadístico (estadísticas oficiales, bases de datos sectoriales, etc.. Pero también diseñando consultas complementarias.
2. Dar información completa y adecuada para comprender mejor el papel de la bicicleta en el marco general de evolución de la movilidad y sus consecuencias en las diferentes esferas. Organizada en cinco bloques temáticos:
 - a. La bicicleta en España: cifras generales (parque de vehículos, oferta, demanda)

- La economía de la Bicicleta (actividad económica, empleo, fiscalidad)
 - b. Bicicleta y sostenibilidad ambiental (consumo energético, emisiones, biodiversidad)
 - c. Bicicleta y salud (siniestralidad, sobrepeso, enfermedades asociadas a la contaminación)
 - d. Bicicleta y Sociedad (equidad, autonomía, género y generación)
3. Poner en práctica procesos de inteligencia colectiva para la interpretación y contextualización de las cifras en torno a la bicicleta, involucrando al Ecosistema Ciclista en su análisis y proyección. En diferentes sesiones:
- a. Evolución de la bicicleta en España
 - b. Evolución de la economía de la bicicleta
 - c. La bicicleta y la salud del planeta
 - d. La bicicleta y la salud individual
 - e. La bicicleta y la salud de la sociedad
 - f. Taller de conclusiones
4. Deshacer prejuicios en contra de la bicicleta, dar soporte riguroso a las argumentaciones que apoyan su promoción y plantear las líneas estratégicas fundamentales para desarrollar políticas públicas de movilidad sostenible que pongan en el centro a los modos activos de desplazamiento. A través de la elaboración de un plan de comunicación y la elaboración de materiales y productos.

El reto ha sido elaborarlo entre abril y noviembre de 2022 con un presupuesto cercano a los 60.000 € y con una estimación de más de 20 millones de personas beneficiarias.

Puesto que el proyecto no está dirigido a personas beneficiarias en concreto si no a la mejora general de las condiciones de las personas que usan la bici, a las que se suman día a día y a aumentar este número a través del proyecto.

Si se habla del colectivo de ciclistas el número estimado según el barómetro de la bicicleta de 2019 más de la mitad de los españoles de entre 12 y 79 años (50,7%) utilizan la bicicleta con alguna frecuencia.

A estos habría que añadir los datos del informe de “La bicicleta y el patinete en tiempos de pandemia en las zonas urbanas españolas”[10], también redactado por la Red de Ciudades por la Bicicleta que cuantifica en 700.000 las ciclistas urbanas que se han sumado en el contexto de la pandemia.

El proyecto consiste en la realización de un estudio. No se desarrollan productos o servicios a los que se pueda asociar el concepto de usuario, por lo que no se prevé la participación de las personas usuarias. Sí se prevé la participación del Ecosistema Ciclista, que podría considerarse como el principal grupo beneficiario del proyecto, tanto en las conclusiones del informe, como en la elaboración de los relatos y argumentos con los que se confeccionará la estrategia de comunicación.

Dado que estamos midiendo el impacto de la bicicleta para medir el impacto del proyecto también se han definido algunos indicadores como el número de bases de datos públicamente accesibles, la publicación del “Volumen metodológico”, la elaboración del informe “Cuentas de la bicicleta”, el número de descargas del informe “Cuentas de la bicicleta”, los artículos sobre las “Cuentas de la bicicleta” en revistas o páginas web especializadas, el número de participantes en las sesiones telemáticas, el número de participantes en el taller

presencial, la edición de un video divulgativo junto a su número de visualizaciones o el número de infografías diseñadas, el número de descargas de las infografías.

FRUTO DE UN TRABAJO EN RED

Para la realización del proyecto se prevé la colaboración del denominado Ecosistema Ciclista, integrado por todo el conjunto de organizaciones y agentes relacionados de una u otra manera con el mundo de la bicicleta, tanto en España como a nivel internacional, con los que CONBICI mantiene una relación de colaboración habitual.

Dicho Ecosistema se concibe como un espacio abierto al que se van incorporando regularmente nuevos agentes, como es propio de un sector en proceso de maduración, enmarcado a su vez en un contexto de movilidad en proceso de cambio.

No es posible, por tanto, realizar una descripción completa y cerrada de todas las organizaciones que colaborarán en el proyecto a través del Ecosistema Ciclista. Si bien, entre sus integrantes, se pueden destacar los siguientes, cuya contribución al proyecto se anticipa de significativa importancia:

- Dada la propia naturaleza de ConBici, se colaborará con los 70 grupos locales que integran la propia estructura de la entidad, junto con sus 151 personas socias individuales y 6 empresas colaboradoras y patrocinadoras.
- A nivel internacional, ConBici es miembro de pleno derecho de la European Cyclist Federation, con quien colabora habitualmente en la elaboración de campañas y estudios. Así como con otras organizaciones como Conebi, European Climate Federation o EIT Urban Mobility, con quienes ha colaborado en iniciativas y proyectos dirigidos a la movilidad en bicicleta.
- En el ámbito nacional, ConBici colabora en la Mesa española de bici, con cuyos integrantes mantiene una comunicación habitual. Así como con la Red de Ciudades por la Bicicleta, CEFCU (Coordinadora de empresas y entidades de formación en ciclismo urbano), AMBE (Asociación de Marcas y Bicicletas de España), Fundación CONAMA, el grupo de trabajo “Entornos escolares seguros y saludables”, así como los principales grupos ecologistas y sindicales.
- A nivel institucional mantiene el contacto con el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda urbana; el Ministerio de Transición Ecológica y Reto Demográfico; el Ministerio de Derechos Sociales y Agenda 2030; la Secretaría de Estado de Turismo; la Dirección General de Tráfico; el Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación; las Comunidades Autónomas que integran el Centro de Coordinación EuroVelo; la Federación Española de Municipios y Provincias y algunas otras entidades locales.
- Además, ConBici cuenta con la colaboración de las principales agencias de comunicación, medios generalistas y especializados en el sector ciclista, destacando la colaboración con la revista Andar en Bici, a los que se ha involucrado en la divulgación del proceso y los resultados del proyecto. Y también con el Centro de Documentación especializado la Zikloteka.

RESUMEN

Un proceso emocionante que implica al ecosistema ciclista, pero también a las administraciones públicas con competencias. Por lo tanto, el objetivo de este informe en un contexto de política útil es fortalecer los espacios de participación entre el tejido social y la administración pública, así como ayudar a justificar y objetivar las decisiones públicas vinculadas a la promoción de la bicicleta en los próximos 10 años.

BIBLIOGRAFÍA

- [1] Estrategia de Movilidad Segura, Sostenible y Conectada 2030 fue aprobada por Consejo de Ministros el 10 de diciembre de 2021. Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.
- [2] Estrategia Española de Desarrollo Sostenible 2030. Un proyecto de país para hacer realidad la Agenda 2030. Ministerio de Derechos de Sociales y Agenda 2030.
- [3] Barómetro de la Bicicleta 2019. Red de Ciudades por la Bicicleta.
- [4] Agenda 2030. Objetivos de Desarrollo Sostenible. Naciones Unidas
- [5] Velo-territoires, Informe: Impact économique et potentiel de développement des usages du vélo en France.
- [6] Generalitat de Catalunya, Informe: Impacte socioeconòmic de la bicicleta a Catalunya. Noviembre 2015, actualizado marzo 2017.
- [7] Mató i Palós, E.; Troyano, X. Informe: El impacto económico del cicloturismo en Europa. Abril 2014.
- [8] European Cyclist Federation. Informe: Los beneficios de la Bicicleta - Cómo explotar todo su potencial en Europa. 2018
- [9] Ecologistas en Acción. Informe: Las Cuentas del Transporte. Octubre 2014
- [10] Red de Ciudades por la Bicicleta. Informe: La bicicleta y el patinete en tiempos de pandemia en las zonas urbanas españolas. 2021.