



Desbloqueo de Fondos de la UE para Inversiones en Ciclismo

GUÍA PARA DOCUMENTOS DEL PROGRAMA 2021 -2027 - ESPAÑA



ECF gratefully acknowledges financial support from the LIFE Programme of the European Union



ECF gratefully acknowledges financial support from the cycling industry via Cycling Industries Europe

www.ecf.com



EUROPEAN CYCLISTS' FEDERATION

La Federación Europea de Ciclistas es la federación coordinadora de las organizaciones ciclistas nacionales (organizaciones que promueven el uso de la bicicleta en el contexto de la movilidad) en Europa. Con 69 miembros en más de 40 países, la Federación Europea de Ciclistas (ECF por sus siglas en inglés) une a asociaciones de ciclistas, dándoles voz tanto a nivel europeo como internacional. Nuestro objetivo es que cada vez más gente monte en bici más a menudo, influyendo en la política y en los presupuestos a favor de un mayor uso de la bicicleta.

Editor

European Cyclists' Federation
Avenue des Arts 7
1000 Brussels, Belgium
office@ecf.com

Autores

Fabian Küster, Senior Policy Officer
Magdalena Kolczyńska, Policy Intern

Agradecimientos

ECF agradece a Ignacio Pérez Alvarez por la traducción de esta guía

@European Cyclists' Federation, November 2020

Índice de contenidos

1. PRÓLOGO	5
2. SÍNTESIS	6
3. LA IMPORTANCIA DEL CICLISMO PARA LA PERSPECTIVA DEL NUEVO PRESUPUESTO 2021–2027	7
3.2 Programas de financiación de la UE 2021 – 2027	8
3.3 El Mecanismo de Recuperación y Resiliencia	10
4. BENEFICIOS GENERALES DE INVERSIONES EN CICLISMO	11
5. EVALUACIÓN ESPECÍFICA DEL PAÍS: ESPAÑA	13
5.2 Recomendaciones semestrales de 2020 específicas por país	15
5.3 Planes nacionales de energía y clima	16
6. DE LA NORMATIVA DE LA UE A INVERSIONES ESPECÍFICAS: LOS FUNDAMENTOS	18
6.1 Revisión de los reglamentos de la UE pertinentes	18
6.2 Resumen de documentos de programación	20
6.3 Necesidades de inversión	23
6.4 Documentos de programación y estrategias nacionales de ciclismo	23
7. BUENAS PRÁCTICAS Y GRANDES INSPIRACIONES	25
7.1 TRANSPORTE URBANO: INFRAESTRUCTURA CICLISTA DE VALENCIA (España)	25
7.2 RED PROVINCIAL DE RUTAS TURISTAS: VELO MAŁOPOLSKA (Polonia)	29
7.3 CONEXIONES CICLISTAS PERIURBANAS: FIETSSNELWEGEN (Bélgica)	31
8. BUENAS PRÁCTICAS Y GRANDES INSPIRACIONES	34
8.1 Documentos de programación y estrategias ciclistas nacionales	34
8.2 Programas operativos/Programas de desarrollo rural	37
9. PROPUESTA DE ACTUACIÓN	41
10. ANEXO: LOS BENEFICIOS EN DETALLE DE LAS INVERSIONES CICLISTAS PARA EUROPA	43
10.1 ECONOMÍA	44
10.2 TECNOLOGÍA	45
10.3 MEDIO AMBIENTE Y RECURSOS	45
10.4 SALUD	46
10.5 BENEFICIOS SOCIALES Y SATISFACCIÓN VITAL	47
11. BIBLIOGRAPHY	47



**More
and better
cycling for all**

1. PRÓLOGO

Estimado lector:

Es la hora de la verdad para el futuro de las regiones europeas. Finaliza el ejercicio económico 2014 – 2020 y debemos esbozar una nueva visión de política regional. Tenemos que dar respuesta a estas preguntas: ¿En qué ciudades, pueblos y aldeas queremos vivir? ¿Cómo queremos proteger la seguridad y bienestar de nuestros ciudadanos? ¿Cómo podemos garantizar que las audaces inversiones que hoy se perfilan conllevarán los mayores beneficios posibles a nivel económico y social? Nunca fueron preguntas simples, pero a día de hoy es más difícil todavía responderlas. La pandemia de COVID-19 que ha afectado a todo el mundo nos presenta nuevos retos. La salud y seguridad de nuestros ciudadanos ha pasado a ser de máxima prioridad.

Es más, la necesidad de adaptar nuestras inversiones a los requisitos del Green Deal o Pacto Verde añade retos adicionales. La UE pretende alcanzar la neutralidad climática para el 2050 como mucho. Es sin duda un objetivo muy ambicioso y la UE ha desbloqueado fuentes de financiación sin precedentes para ayudarnos a conseguirlo. Debemos estar preparados para aprovechar esta oportunidad.

Teniendo en cuenta la experiencia de muchas regiones europeas, creemos que una política ciclista ambiciosa es la mejor respuesta para ambos tipos de desafíos: salud pública y protección del clima. Cuanta más gente pedalee por las carreteras de nuestras regiones, menos emisiones de gases de efecto invernadero se producirán, además de niveles menores de ruido y una mejor calidad del aire, y también más actividad física para los ciudadanos, mejor salud y, lo que es especialmente importante en las circunstancias actuales, menor riesgo de infección en comparación con otros medios de transporte.

En el MFP de 2007-2013 se destinaron unos 700 millones de euros al ciclismo, sólo el 1% del gasto total de la UE en medidas de transporte para ese periodo. En el MFP de

2014-2020 la UE ha invertido casi el triple, unos 2 billones de euros en proyectos para peatones y ciclistas. Este incremento es prometedor, pero todavía una pequeña parte del presupuesto total para el transporte. Por eso queremos que se triplique de nuevo y el desbloqueo de inversiones de 6 billones de euros para el MFP de 2021–2027.

Pero para conseguir este objetivo necesitamos vuestra cooperación activa, por lo que os animamos a incluir objetivos pro-bici en los documentos del programa para el nuevo fondo FEDER y de Cohesión. En esta guía encontraréis la información relativa a los beneficios de las inversiones en ciclismo en España y todo el conocimiento necesario para añadirlas al acuerdo de colaboración de España con la UE y en los programas específicos operativos de vuestras regiones.

Hoy podéis decidir el futuro de vuestras regiones y de Europa, y esperamos que esta guía os ayude a tomar decisiones realmente beneficiosas con las inversiones.

Saludos,



Jill Warren

ECF co-CEO



Morten Kabbell

ECF co-CEO

2. SÍNTESIS

El objetivo definitivo de esta Guía es apoyar a las autoridades competentes a la hora de redactar documentos de programación y a ciudadanos interesados en el desarrollo sostenible y dinámico de sus regiones para obtener una financiación europea considerable para contar con inversiones excelentes y beneficiosas en el ámbito ciclista.

2021 marca el comienzo de un nuevo ejercicio económico de 7 años en la UE, denominado Marco Financiero Plurianual (MFP). Tras la crisis sin precedentes de la pandemia del COVID-19 la UE se centrará en la recuperación económica sin perder de vista la necesidad de proteger la salud de los ciudadanos y perseguir los objetivos del Green Deal o Pacto Verde. El nuevo MFP de 2021–2027 y las normativas sobre los Fondos de Inversión y Estructurales europeos se basan en estos principios.

La ECF cree que las inversiones audaces y previsoras en transporte y turismo en bicicleta son lo mejor para conseguir los objetivos mencionados y promover el crecimiento económico y dinámico de las regiones, respetando el medio ambiente y la salud y bienestar de los ciudadanos. Esta creencia se basa en muchos años de experiencia de campo, información económica irrefutable e investigación científica centrada en los beneficios medioambientales y para la salud de una movilidad sostenible y activa. Para terminar de confirmar esta tesis, en el capítulo 3 se expone la importancia del ciclismo en la nueva perspectiva de presupuesto y el capítulo 4 repasa los beneficios generales de las inversiones en ciclismo. El capítulo 5 trata la importancia de la bicicleta para la implementación de las CSRs de la CE y para cumplir con las obligaciones de los PNIECs, y muestra un análisis de los gastos externos del transporte motorizado presentado en los informes semestrales de 2020 de los países europeos. El capítulo 6 describe el modo en que los reglamentos de la UE se traducen en inversiones específicas.

El capítulo 7 proporciona la recopilación de inversiones inspiradoras con fondos del FEDER y para finalizar, el capítulo 8 presenta una selección de disposiciones de buenas prácticas incluidas en los documentos de programación de los países europeos que consiguieron obtener cantidades significativas de fondos europeos para invertir en ciclismo en el ejercicio económico de 2014–2020. Se pueden utilizar directamente los términos ejemplares de los objetivos a favor de la bicicleta contenidos en los documentos de programación, pueden servir a otros como fuente de inspiración para proyectos y objetivos más audaces si cabe.



3. LA IMPORTANCIA DEL CICLISMO PARA LA PERSPECTIVA DEL NUEVO PRESUPUESTO 2021–2027

3.1 Las prioridades para el nuevo presupuesto

El presupuesto de la UE para 2021–2027 ha sido fuente de agrias disputas entre los encargados europeos de las políticas. Se debatieron temas como la cantidad, fuentes de financiación y división de fondos entre varios programas de la UE. Sólo dos principios quedaron fuera de dichas disputas: que la nueva política de financiación de la UE debe abordar retos económicos y sanitarios sin precedentes causados por la pandemia de COVID-19 y que se debe contribuir a hacer de Europa una zona pionera en la transformación responsable y sostenible para afrontar los ambiciosos objetivos del Green Deal o Pacto Verde europeo.

Para conseguir estos objetivos se decidió que al menos el 30% del presupuesto de la UE se destinara a políticas climáticas. Además se favorecerán los proyectos que mejoren la salud de los ciudadanos europeos y les protejan de la COVID-19. Son criterios básicos a tener en cuenta por todos los Estados Miembros que quieran beneficiarse totalmente de un nuevo acuerdo presupuestario.

La bicicleta es la solución perfecta para ambos aspectos. En primer lugar, es el único medio de transporte cuyas inversiones pueden registrarse al 100% como apoyo ante el cambio climático y los objetivos medioambientales.¹ Son los dos indicadores que permiten a la CE monitorizar si los umbrales necesarios, por ejemplo, un mínimo de al menos el 30% de las inversiones en protección del clima, se respetan por parte de los beneficiarios. En otras palabras: las inversiones significativas de la UE en ciclismo permiten a los países y regiones afrontar los umbrales de gasto en gestos favorables al clima y al medio ambiente, dejando el resto del dinero para otros proyectos vitales ajenos.

En segundo lugar, el uso de la bicicleta es uno de los medios de transporte más seguro durante la pandemia de COVID-19. Te mantiene automáticamente a la distancia física mínima recomendada por los virólogos. Además, tiene un excelente historial de prevención de enfermedades mentales y físicas², especialmente relevantes en periodos de confinamiento, restricciones sociales y aislamiento.

¹ Proposal for a Regulation of the European Parliament and of the Council laying down common provisions on the European Regional Development Fund, the European Social Fund Plus, the Cohesion Fund, and the European Maritime and Fisheries Fund and financial rules for those and for the Asylum and Migration Fund, the Internal Security Fund and the Border Management and Visa Instrument; Annex 1; point 075, available at: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=COM%3A2018%3A375%3AFIN>

² N. Panozzo, *Keep Cycling during the Coronavirus Outbreak*, March 27th, 2020, available to: <https://ecf.com/news-and-events/news/keep-cycling-during-coronavirus-outbreak>

COVID-19 Y POLÍTICA DE TRANSPORTES

La pandemia ha cambiado drásticamente los patrones de movilidad. Algunos de estos cambios son temporales pero otros serán a largo plazo y darán forma al futuro del transporte urbano, convirtiéndose en la “nueva normalidad”. No cabe duda de que las regiones europeas tienen que reaccionar a esta revolución e influenciar su desarrollo actuando rápido para reforzar las tendencias positivas (como la pacificación del tráfico motorizado y el incremento del interés en la movilidad activa, incluyendo el ciclismo) y disminuir las negativas (e.g. la bajada del uso de transporte público).

Muchas ciudades europeas ya han afrontado este reto. Hasta un tercio de las capitales europeas incluyendo Bruselas, Roma y Berlín decidieron cerrar secciones de asfalto al tráfico de coches o reasignar dicho espacio para crear carriles bici temporales. Desde el inicio de la pandemia en marzo de 2020 se ha anunciado la creación de más de 2.300 km de carriles bici nuevos y otras medidas a favor de la bicicleta por toda Europa, con inversiones nuevas de más de 1 billón de euros.³ Esto demuestra la urgencia para las ciudades europeas a la hora de recibir inversiones para una movilidad activa y sostenible.

Se deben repensar los esquemas de movilidad de cara al futuro a la luz de la COVID-19 y la solución duradera pasa por dar respuesta al principal cambio en el ambiente de trabajo, movilidad escolar, logística urbana y opciones modales. Los estados y regiones han de centrar sus esfuerzos en mantener los documentos estratégicos de transporte, como análisis de demanda, previsiones de tráfico, planes de movilidad urbana sostenible y estrategias ciclistas actualizados y considerando el modo en que los fondos FEDER pueden apoyar la implementación de sus nuevas políticas de transporte que se adapten a las transformaciones ya en marcha.

3.2 Programas de financiación de la UE 2021 - 2027

Esta Guía se centra sobre todo en la obtención de fondos para inversiones en ciclismo de los fondos FEDER y de Cohesión. Sin embargo, no son las únicas fuentes de financiación a usar para el desarrollo de una estructura de transporte de cero emisiones en las regiones. A continuación se presenta el desglose propuesto de las fuentes de la UE para el ejercicio económico 2021–2027. Hemos seleccionado los programas que, en nuestra opinión, pueden utilizarse para obtener fondos para proyectos para el uso de la bicicleta. Hay que tener en cuenta que las cifras todavía pueden cambiar, ya que no ha concluido el proceso legislativo para adoptar el nuevo presupuesto de la UE.

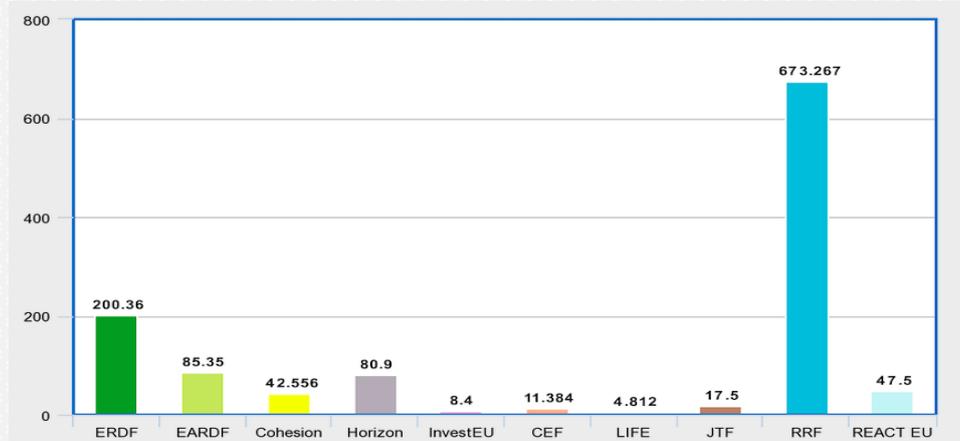


Gráfico 1: Comparación de los presupuestos de programas seleccionados de la UE.

³ COVID-19 Cycling Measures Tracker, ECF, October 2020, available at: <https://ecf.com/dashboard>

Programa		Objetivo	2018 sumas (en millones de EUR)
FEDER		Desarrollo y ajuste estructural de economías regionales	200,360
FEADER		Dinamismo y viabilidad económica de comunidades rurales.	85,350
Fondo de Cohesión		Reducción de disparidades económicas y sociales entre países de la UE y promoción de desarrollo sostenible.	42,556
Contribución a la Connecting Europe Facility - Transporte			10,000
Horizonte Europa		Investigación e innovación.	80,900
Fondos Invest EU		Infraestructura sostenible; Investigación, innovación y digitalización; PYMES; Inversiones y competencias sociales Inversiones estratégicas europeas.	8,400
Connecting Europe Facility - Transporte		Inversiones en construcción de nueva infraestructura de transporte en Europa con el TEN-T (Red Trans europea – Transporte) o rehabilitación y mejora de la existente.	11,384
LIFE		Acción medioambiental y climática	4,812
Fondo de Transición Justa		Apoyo a las regiones de la UE más afectadas por la transición a una economía de menos carbono.	17.500
Next Generation EU	Mecanismo de Recuperación y Resiliencia	Apoyo a los países de la UE para salir de la crisis económica.	673,267
	REACT EU	Fuentes adicionales para el FEDER, Fondo Social Europeo y Fondo de Ayuda Europea para los más necesitados.	47,500

Tabla 1: Comparación de los presupuestos de programas seleccionados de la UE

Unas palabras sobre el FEADER

A día de hoy pocos países usan el FEADER como fuente de financiación para inversiones en ciclismo. Pero de hecho puede usarse para proyectos sustanciales de infraestructura ciclista en áreas rurales o cruce de las mismas. Por ejemplo, Francia lo usó para construir una red de varios cientos de kilómetros de rutas ciclistas, que ahora son una fuente dinámica de crecimiento de ingresos a nivel local para el agroturismo, gastronomía y otros servicios relacionados.⁴ Un ejemplo excelente es la ruta ciclista de las viñas de Borgoña. También se pueden destinar dichos fondos a la construcción de aparcamientos de bicicletas en estaciones locales de tren, itinerarios ciclables seguros para conectar municipios suburbanos con las metrópolis, rutas turistas a menor escala en áreas de interés natural, rutas de bici de montaña ¡y mucho más!

⁴ Programme Opérationnel FEDER-FSE Bourgogne 2014-2020, available at: https://www.europe-bfc.eu/wp-content/uploads/2020/03/Programme_2014FR16M0OP014_7_1_fr.pdf

3.3 El Mecanismo de Recuperación y Resiliencia

750 billones de euros se asignaron a los Estados Miembros con ayudas y préstamos a través de Next Generation EU para abordar la crisis económica del Corona. El mayor fondo único es el de Recuperación y Resiliencia con un presupuesto de 672.5 billones de euros. Como mínimo el 37% de estas inversiones debe usarse para apoyar la acción climática.

El 17 de septiembre del 2020 la CE emitió un comunicado y guía para los Estados Miembros sobre cómo gastar el dinero en planes nacionales de recuperación. El 70% ha de asignarse para el 2022, el 30% restante para finales de 2023. El borrador de los planes nacionales de recuperación y resiliencia puede enviarse desde el 15 de octubre de 2020 en adelante y los planes finales tendrán que contar con el acuerdo de la CE para el 30 de abril de 2021.

La CE no fija ningún objetivo para ningún sector específico. Sin embargo, el Comunicado menciona 7 ‘proyectos estrella’, incluyendo ‘recarga y repostado’. No se mencionó específicamente a la bicicleta pero podría entrar en el marco más amplio de ‘movilidad inteligente y sostenible.’⁵



⁵ “Investing in sustainable mobility can also strongly support the recovery. Measures addressing transport can bring significant greenhouse gas emission reductions and improvements to air quality, while fostering productivity growth. In designing their national recovery and resilience plans, Member States should consider such measures as investing in public transport and in infrastructure that supports the shift towards more sustainable and smart mobility, including seamless and efficient European multimodal networks as well as upgrading Trans-European Transport Network networks for passengers and freight. ...], in: COM(2020) 575 final The Communication on “Stepping up Europe’s 2030 climate ambition: Investing in a climate-neutral future for the benefit of our people” COM(2020) 562 final makes a specific reference to cycling.

4. BENEFICIOS GENERALES DE INVERSIONES EN CICLISMO

Los niveles actuales de uso de la bicicleta conllevan beneficios de 150 billones de euros anuales para los Estados Miembros de la UE. Más de 90 billones de dichos beneficios son factores externos positivos para el medio ambiente, salud pública y sistema de movilidad. En comparación, un estudio reciente de la CE calculó los factores externos negativos, es decir, los costes para el medio ambiente, salud y movilidad, del transporte motorizado por carretera por una suma de 800 billones de euros anuales.⁶ Las inversiones en proyectos relacionados con la bicicleta también conllevan ratios muy ventajosas respecto a beneficio-coste y son un valor excelente desde el punto de vista económico. Unos 650.000 trabajos están relacionados con la economía del ciclismo.⁷

En resumen



150,000,000,000

Contribución anual del uso de la bicicleta a la economía europea (en euros)



5.5%

Índice anual de crecimiento esperado para el 2022 en relación con el mercado de la bicicleta



650,000

Trabajos en Europa vinculados en la actualidad con la economía de la bicicleta



50%

Incremento del uso de la bicicleta recomendado para el 2030

Los beneficios asociados a la bicicleta aparecen no sólo en campos específicos y aislados como las políticas de transporte o medioambientales, sino también en muchas otras áreas que son competencia de la UE, como política industrial, empleo, turismo, salud pública y asuntos sociales. La mayoría de los países europeos cuenta todavía con mucho potencial para alcanzar niveles más altos de uso de la bicicleta. Para incrementar el número de gente que monta en bici y disminuir los factores externos

⁶ *Handbook on the external costs of transport*, European Commission, January 2019, available at: <https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/studies/internalisation-handbook-isbn-978-92-79-96917-1.pdf>

⁷ *The benefits of cycling. Unlocking their potential for Europe*, ECF, December 2018, available at: <https://ecf.com/sites/ecf.com/files/TheBenefitsOfCycling2018.pdf>

negativos del transporte motorizado por carretera no sólo necesitamos un marco político integrado en Europa, sino también financiación adecuada.

Se presentan a continuación los beneficios financieros del uso de la bicicleta para todos los Estados Miembros de la UE, incluyendo España. Se proporciona información más detallada en el anexo al final de la guía.

Which benefits can we measure today?

Benefit	Estimated Value (billion euros)
CO2 emissions savings	0.6 – 5.6
Reduction of air pollution	0.435
Reduction of noise pollution	0.3
Fuel savings	4.0
Longer and healthier lives	73
Less sickness absence at the workplace	5
Bicycle market	13,2
Cycle tourism	44
Easing of road congestion	6,8
Saving on construction and maintenance costs for road infrastructure for motorised vehicles	2,9
Total annual benefits	150 - 155 bn euros

Tabla 1: Beneficios generales de inversión en ciclismo en billones de euros⁸

⁸ ibid. p. 4.

5. EVALUACIÓN ESPECÍFICA DEL PAÍS: ESPAÑA

Las inversiones sustanciales en ciclismo conllevan no sólo los beneficios mencionados, sino que son también una respuesta excelente a los retos específicos a los que se enfrenta España. Para mostrar el modo en que el desarrollo del ciclismo puede contribuir a abordar los problemas económicos y medioambientales específicos de España, hemos añadido tres tipos importantes de documentos:

-  Informes semestrales de 2020 de los países europeos
-  Recomendaciones semestrales de 2020 específicas por país
-  Planes nacionales de energía y clima

Las obligaciones y recomendaciones de estos documentos tienen un gran impacto en la estructura de gastos de los fondos de la UE en los Estados Miembros.

En resumen



€64.3 billones

Costes externos anuales del transporte por carretera



10 PPS

Se espera no cumplir el objetivo de emisiones de 2030 por 10 puntos porcentuales



55%

La reducción de emisiones prometida para el 2030 en el Plan Nacional Integrado de Energía y Clima



Iniciativa

Implementación y desarrollo de Planes de Desplazamiento vinculado al Lugar de Trabajo

5.1 Informes semestrales de 2020 de los países europeos

Los informes anuales por país, de la CE, cubren todas las áreas de importancia macroeconómica o social y hacen balance de la situación presupuestaria del país. Evalúan el progreso de cada país de la UE abordando los asuntos identificados en las recomendaciones de la UE del año anterior. Los informes por país también contribuyen a la monitorización de los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la ONU.

Según la CE, el nuevo objetivo de la comunidad europea – sostenibilidad competitiva – refleja por completo la ambición del Pacto Verde y se apoya en cuatro pilares: sostenibilidad medioambiental, beneficios de productividad, equidad y estabilidad macroeconómica. Un enfoque que una estas cuatro dimensiones llevará a soluciones que garanticen que la economía beneficie

a la gente y al planeta. La evaluación presentada en los informes por país debería de ayudar a garantizar el paso de estos objetivos a políticas específicas al nivel de los Estados Miembros.

Informe de país – España

La CE ha identificado los siguientes problemas como obstáculos principales para un desarrollo efectivo y sostenible en España:

- 🚲 España se encamina a no cumplir los objetivos de emisiones de CO2 en el 2030 si no aplica las políticas ambiciosas del borrador del Plan Nacional de Energía y Clima. El transporte es el sector con mayor crecimiento de emisiones de GEI. Habrá que emprender acciones para acelerar la transición hacia una movilidad limpia y sostenible, así como la descarbonización de la energía y el incremento de la eficiencia energética, en particular a nivel de distrito y construcción.⁹
- 🚲 El transporte es el sector en que más suben las emisiones de GEI. Los gastos externos totales del transporte por carretera en España se calculan en 64.3 billones de euros anuales, el 5.18% del PIB español en 2016. Estos datos reflejan sobre todo los gastos asociados con el transporte por carretera, como los propiciados por accidentes y congestión, pero también ruido, polución de aire, perjuicio al clima y hábitat y producción de combustible. Según las últimas previsiones nacionales, si no se implementan nuevas medidas, se espera que España no cumpla el objetivo para el 2030 por 10 (puntos de porcentaje) para sectores no incluidos en el Regimen de Comercio de Derechos de Emisión de la UE, como son el transporte, construcciones, agricultura y residuos. Sin embargo, si se aplicaran las medidas adicionales del borrador de dicho Plan Nacional de 2019 – por ejemplo la promoción de una transferencia modal para el transporte – el objetivo para 2030 se conseguiría con 13 pps de ventaja.¹⁰

La CE ha reconocido la siguiente solución como herramienta efectiva para abordar estos cambios:

- 🚲 Adaptarse al cambio climático, garantizar una gestión más eficiente del agua y los residuos, reducir emisiones de transporte, descarbonización de la energía e incremento de la eficiencia energética, son los retos principales para España.¹¹

Recomendación de la ECF:

Recordad que se puede usar el análisis expuesto como parte de un diagnóstico que debería de incluirse en el Acuerdo de Asociación con la UE 2021-2027 y justificará vuestro plan de inversiones.

A tener en cuenta que los retos subrayados por la CE pueden abordarse con inversiones significativas y continuas en proyectos relacionados con la bicicleta.

⁹ 2020 European Semester: Country Report – Spain, p. 8, [available at]: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?qid=1584543810241&uri=CELEX%3A52020SC0508>

¹⁰ Ibid., p. 81

¹¹ Ibid., p. 80

5.2 Recomendaciones semestrales de 2020 específicas por país

En base a los informes por país, la CE proporciona a cada país unas recomendaciones específicas (CSRs), aprobadas por el Consejo Europeo. Las CSRs se centran en lo que se puede conseguir desde un punto de vista realista en los próximos 12-18 meses. En general, las recomendaciones adaptan las prioridades identificadas a nivel UE al nivel nacional y proporcionan orientación normativa para cada país de la UE sobre la aceleración del crecimiento sin perder de vista el mantenimiento de unas finanzas públicas saneadas.

En las CSRs de este año, la CE se centró en dos áreas centrales. En primer lugar enfatizó que los Estados Miembros han de centrarse en las medidas para reanudar la actividad económica segura. En segundo lugar, apuntó que al reanudar la economía, los Estados Miembros deberían de concentrarse en una estrategia de recuperación que fije el camino hacia una transición digital y verde en línea con el Pacto Verde europeo.

Los CSRs son mucho más concisos que los informes por país. No proporcionan a sus receptores un análisis extenso de situaciones socioeconómicas, sino que incluyen unas directrices generales, dejando un espacio relativo a los estados para que puedan escoger los medios para su aplicación.

Pero esto no significa que los estados puedan obviar las instrucciones de la CE. Al contrario, la aplicación de las CSRs es uno de los criterios principales para recibir fondos europeos.

Recomendaciones específicas por país – España:

En 2020 la CE hizo las siguientes recomendaciones para España:

- 🚲 Centrar la inversión en la transición digital y verde, en particular para acelerar la investigación e innovación, producción y uso limpio y eficiente de energía, infraestructura energética, gestión de agua y residuos y transporte sostenible (Punto 3).¹²
- 🚲 Transformación hacia una economía neutral para el clima que requerirá una gran inversión durante un periodo constante en energía renovable, infraestructura de energía sostenible, eficiencia energética y transporte sostenible entre otros. Se debería de promover el transporte sostenible y eficiente, incluyendo el refuerzo de servicios de transporte público e implantación de combustibles alternativos, en especial los vehículos eléctricos (Recital 25).¹³

Opinión de la ECF:

De las anteriores recomendaciones se extrae que todos los proyectos con inversiones en infraestructura ciclista deberían de contar con la aprobación de la CE, que puede evaluar los documentos de programación de los Estados Miembros respecto a la asignación de fondos de los programas de la UE.

¹² 2020 European Semester: Country-Specific Recommendations – Spain, available at: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?qid=1591720698631&uri=CELEX%3A52020DC0509>

¹³ Ibid.

5.3 Planes nacionales de energía y clima

Los Estados Miembros han tenido que enviar sus Planes Nacionales de Energía y Clima (PNECs) definitivos que serán documentos clave de referencia para implementar políticas energéticas y climáticas en los Estados Miembros, incluyendo elementos de relevancia macroeconómica supervisados en el semestral europeo.

El sistema se configura en un 'proceso interactivo' entre cada Estado Miembro y la Comisión. Esto es, que si la Comisión ve que un país no se ha comprometido lo suficiente con sus contribuciones en su PNEC definitivo (o actualización) respecto a los objetivos de la UE, o si en cualquier momento un país se desvía de dichos objetivos, puede emitir recomendaciones al Estado Miembro y pedir que se siga por el camino adecuado.¹⁴

Los PNECs definitivos se enviaron teniendo en cuenta el Objetivo principal de Energía y Clima de 2030 de reducir las emisiones de CO₂ un 40% respecto a 1990. Sin embargo, como parte del Pacto Verde europeo, el 16 de septiembre de 2020 la CE anunció un incremento del objetivo de reducción de emisión de GEI de 2030 de menos 40% a menos 55%. Este objetivo todavía tiene que confirmarse por parte del Parlamento Europeo y el Consejo de Ministros, pero es muy probable que los Estados Miembros tengan que volver a rectificar y actualizar sus PNECs con un nuevo objetivo para el 2030. Esto también conlleva nuevas oportunidades para el ciclismo.

Plan Nacional de Energía y Clima – España:

En su PNEC, España se ha comprometido con la bici en:

- 🚲 Reducción del consumo definitivo de energía y emisiones de CO₂ por medio del transporte urbano y metropolitano con cambios significativos en distribución modal, con mayor uso de los modos de transporte más eficientes y menor uso del vehículo privado con baja ocupación, animando al uso compartido, así como modos de transporte que no consuman energía, como caminar y pedalear.¹⁵
- 🚲 Implementación y desarrollo de Planes de Desplazamiento al Trabajo: con medidas como transporte compartido, promoción del uso de la bicicleta, transporte público, teletrabajo, etc.¹⁶
- 🚲 Promoción de terreno público con criterios de movilidad sostenible, restricciones de tráfico en momentos de mayor polución, promoción de coche compartido, regulación de aparcamiento, promoción de la bicicleta, mejora y promoción del transporte público, etc.¹⁷

Recomendación de la ECF:

¹⁴ National Energy and Climate Plans (NECPs), Climate Action Network Europe, available at: <http://www.caneurope.org/national-energy-and-climate-plans-necps>

¹⁵ *Integrated National Energy and Climate Plan - Spain*, p. 132, available at: https://ec.europa.eu/energy/sites/ener/files/documents/es_final_necp_main_en.pdf

¹⁶ Ibid., p. 133

¹⁷ Ibid., p. 133

Todos los objetivos de vuestro PNEC se pueden cofinanciar con fondos de la UE. La ECF aconseja incluir documentos temáticos.



6. DE LA NORMATIVA DE LA UE A INVERSIONES ESPECÍFICAS: LOS FUNDAMENTOS

Entender los beneficios de las inversiones en ciclismo y tener una visión audaz de la movilidad orientada al futuro para el estado o región son las claves del éxito. Pero igualmente importante es entender el proceso y capacidad de trasladar esta visión a las disposiciones específicas de los documentos de programación. Sólo así se podrán garantizar los fondos de la UE necesarios para que los planes se hagan realidad.

A continuación se esboza el proceso que va de la normativa de la UE a las inversiones específicas. Primero presentamos la información más importante sobre la nueva normativa del FEDER y del Fondo de Cohesión. A continuación proporcionamos una visión general de la estructura de los documentos de programación para que los Estados Miembros y Regiones declaren cómo quieren emplear los recursos de los fondos europeos.

En resumen



30%

Proporción mínima del Fondo Europeo de Desarrollo Regional que debe invertirse en objetivos climáticos



2.041 billones

Cantidad estimada de los fondos asignados al uso de la bicicleta en los programas operativos para el periodo 2014-2020 (en euros)

6.1 Revisión de los reglamentos de la UE pertinentes

Reglamentos con disposiciones comunes:

Según la CE, la fragmentación de las normas de los múltiples fondos de la UE implementadas en cooperación con los Estados Miembros ha complicado el trabajo de las autoridades encargadas de los programas y desanimado a negocios y empresarios

a la hora de solicitar diferentes fuentes de financiación de la UE.¹⁸ Esto llevó a la CE a desarrollar el marco común regulador para los fondos de la UE más importantes. La nueva normativa se denomina Reglamento de Disposiciones Comunes (CPR por sus siglas en inglés) y se aplica al FEDER, Fondo Europeo Social, Fondo de Cohesión, Fondo Europeo Marítimo y de Pesca, Fondo de Asilo Migración e Integración, Fondo de Seguridad Interior, Gestión de Fronteras y el Instrumento para la Gestión de Fronteras y Visados.

Lo importante es que el CPR establece el coeficiente para el cálculo de apoyo a los objetivos de cambio climático y medioambiental. Las inversiones en ciclismo cumplen al 100% con ambos. Los coeficientes los usa la CE para seguir el progreso de los Estados Miembros hacia el cumplimiento de las obligaciones del Pacto Verde.

Reglamento del FEDER y del Fondo de Cohesión:

Es crucial en la nueva normativa del FEDER y del Fondo de Cohesión que al menos un 30% del FEDER y un 37% del Fondo de Cohesión se dedicarán a objetivos relacionados con el clima.

Además, se establecen cinco nuevos objetivos políticos (PO por sus siglas en inglés) para los recursos del FEDER:

- 🚲 una Europa más inteligente con innovación, digitalización, cambio industrial y apoyo a las PYMES (PO 1), incluyendo:
 - (i) potenciación de capacidades de investigación e innovación e incorporación de tecnologías avanzadas;
 - (ii) aprovechamiento de beneficios de digitalización para ciudadanos, empresas y gobiernos;
 - (iii) potenciación de crecimiento y competitividad de PYMES y
 - (iv) desarrollo de capacidades para especialización inteligente, transición industrial e iniciativa empresarial;
- 🚲 una Europa más verde, con menos carbono, investigando en transición energética, energías renovables y la lucha contra el cambio climático (PO 2), incluyendo:
 - (i) promoción de medidas de eficiencia energética;
 - (ii) promoción de energías renovables;
 - (iii) desarrollo de sistemas inteligentes de energía, redes y almacenamiento a nivel local;
 - (iv) promoción de adaptación al cambio climático, prevención de riesgos y resiliencia al desastre;
 - (v) promoción de gestión sostenible del agua;
 - (vi) promoción de transición a una economía circular;
 - (vii) potenciación de biodiversidad, infraestructura verde en el entorno urbano y reducción de la polución;
- 🚲 una Europa más conectada con redes de transporte estratégico y comunicación digital (PO 3), incluyendo:
 - (i) potenciación de conectividad digital;
 - (ii) desarrollo de un TEN-T intermodal seguro, inteligente, resiliente al clima y sostenible;
 - (iii) desarrollo de una movilidad local y regional, nacional, intermodal e inteligente, resiliente al clima y sostenible, incluyendo un acceso mejorado a TENT y a una movilidad transfronteriza;
 - (iv) promoción de movilidad urbana multimodal sostenible;
- 🚲 una Europa más social, que apoye los trabajos de calidad, educación, capacidades, inclusión social e igualdad de acceso al sistema sanitario (PO 4), incluyendo:
 - (i) potenciación de eficacia de mercados de trabajo y acceso a empleo de calidad con desarrollo de innovación e infraestructura social;
 - (ii) mejora de acceso a servicios inclusivos y de calidad en educación, formación y aprendizaje permanente por el desarrollo de la infraestructura;

¹⁸ Common Provisions Regulation for the European Regional Development Fund, the European Social Fund Plus, the Cohesion Fund, and the European Maritime and Fisheries Fund and financial rules for those and for the Asylum and Migration Fund, the Internal Security Fund and the Border Management and Visa Instrument. Legislative Train Schedule, available at: <https://www.europarl.europa.eu/legislative-train/theme-new-boost-for-jobs-growth-and-investment/file-mff-common-provisions-regulation>

- (iii) incremento de integración socioeconómica de comunidades marginadas, migrantes y grupos desfavorecidos, con medidas integrales que incluyen servicios sociales y de alojamiento;
 - (iv) garantía de igualdad de acceso a servicios sanitarios con desarrollo de infraestructuras, incluyendo atención primaria;
- 🚲 y una Europa más cercana al ciudadano, que apoye estrategias de desarrollo a nivel local y de desarrollo sostenible urbano en la UE (PO 5), incluyendo:
- (i) fomento de desarrollo integral social, económica y medioambiental, herencia cultural y seguridad en áreas urbanas;
 - (ii) fomento de desarrollo integral social, económica y medioambiental local, herencia cultural y seguridad, incluyendo áreas rurales y costeras también a través de un desarrollo local orientado a la comunidad.

Según el Reglamento, los Estados Miembros deben asignar entre un 35% y 85% (dependiendo del nivel de PIB) de sus recursos totales de FEDER en prioridades aparte de por asistencia técnica a las PO 1 y PO 2, y al menos un 30–60% a la PO 1. Así, está claro que incluir la inversión planificada en una de estas prioridades conlleva una mayor oportunidad de obtener la financiación necesaria.

Mientras la CE propuso incluir inversiones en promover la movilidad urbana multimodal sostenible en la PO 3, el Parlamento y el Consejo europeos han establecido una modificación por la que este subobjetivo habría de moverse a la PO 2. Esto podría conllevar más inversiones en esta área. En las próximas semanas deberíamos de saber si se adopta dicha modificación.

También se debe mencionar que el Anexo I del reglamento FEDER incluye infraestructura ciclista, apoyada como uno de los indicadores de producción y el número de usuarios anuales relacionados con la infraestructura ciclista como indicador de resultados para el FEDER.¹⁹

6.2 Resumen de documentos de programación

De todos, el Acuerdo de Asociación es el más importante. Estos acuerdos se negocian y firman entre la CE y los Estados Miembros de la UE. Son planes estratégicos con los objetivos de cada país y prioridades de inversión y establecen el uso de la financiación con los cinco Fondos europeos estructurales y de inversión.

En base a los Acuerdos de Asociación acordados y firmados entre la CE y cada Estado Miembro, los ministerios o regiones trabajan en programas operativos. Son planes detalladas en los que los que toman las decisiones establecen el modo de gasto de los fondos europeos durante el periodo de programación. Pueden circunscribirse a un objetivo temático de una región específica o país (e.g. Medioambiente). Para el objetivo de Cooperación Territorial Europea se establecen programas operativos transfronterizos o interregionales. En otras palabras, los programas operativos derriban los objetivos estratégicos dominantes acordados en el Acuerdo de Asociación en prioridades de inversión, objetivos específicos y en posteriores acciones concretas. El equivalente a los programas operativos en el caso del FEADER son los programas de desarrollo rural.

El siguiente gráfico muestra este proceso para un ejemplo del FEDER:

¹⁹ Proposal for a regulation of the European Parliament and of the Council on the European Regional Development Fund and on the Cohesion Fund (COM(2018) 372 final), Annex, available at: https://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar:8d2f7140-6375-11e8-ab9c-01aa75ed71a1.0001.02/DOC_2&format=PDF

El Reglamento del Fondo Europeo de Desarrollo Regional

Un acto jurídico que contiene las condiciones y el establecimiento de objetivos de apoyo financiero para el desarrollo y ajuste estructural de las economías regionales.

27 acuerdos de asociación

Los contratos financieros de cada Estado miembro con la Unión Europea.

Más de 200 programas operativos / programas de desarrollo rural

La traducción de los objetivos generales establecidos en el acuerdo de asociación en políticas temáticas o regionales específicas. La decisión sobre el número y el tipo de programas la toma cada Estado miembro.

Miles de convocatorias de proyectos

Convocatorias de contratistas para la implementación de los objetivos de los programas operativos o de desarrollo rural.

FONDOS EUROPEOS DISPONIBLES PARA CICLISMO EN LA PERSPECTIVA FINANCIERA DE 2014–2020

En el siguiente gráfico se puede ver aproximadamente de cuántos fondos de la UE se dispuso para el ciclismo en cada Estado Miembro en el presupuesto de 2014–2020 de la UE, según el análisis de la ECF de más de 200 programas operativos. El análisis también muestra que las referencias explícitas a los objetivos de ciclismo en los documentos de programación son la mejor garantía para asegurar los recursos necesarios para las inversiones en ciclismo.

Country	Estimated amount of funding available (€ million) based on:			Total
	Explicit references	Implicit references	Indirect references	
Austria	0.0	2.6	0.0	2.6
Belgium	11.4	0.0	0.0	11.4
Bulgaria	40.0	85.7	4.6	130.3
Croatia	0.0	30.0	0.0	30.0
Cyprus	0.0	7.0	0.0	7.0
Czech Republic	20.0	0.0	5.0	25.0
Denmark	0.0	0.0	0.0	0.0
Estonia	20.0	0.0	0.0	20.0
Finland	0.0	6.0	0.0	6.0
France	196.8	25.2	22.3	244.4
Germany	123.4	6.2	1.8	131.4
Greece	5.5	18.7	7.0	31.2
Hungary	106.7	15.0	30.0	151.7
Ireland	0.0	1.0	0.0	1.0
Italy	44.5	12.0	31.5	88.0
Latvia	0.0	15.0	0.0	15.0
Lithuania	0.0	10.0	2.0	12.0
Luxembourg	2.5	0.0	0.0	2.5
Malta	0.0	3.2	0.0	3.2
Poland	403.7	0.0	0.0	403.7
Portugal	6.0	9.5	0.0	15.5
Romania	25.0	0.0	46.0	71.0
Slovakia	28.7	0.0	0.0	28.7
Slovenia	20.0	0.0	0.0	20.0
Spain	135.5	96.2	15.7	247.4
Sweden	8.0	0.2	0.0	8.2
The Netherlands	0.0	0.3	0.0	0.3
United Kingdom	16.7	5.3	1.9	23.8
Summary	1,324.8	408.1	308.3	2,041.2

Tabla 3: Cálculo estimado de fondos para el ciclismo en programas operativos.²⁰

Referencias al ciclismo en los documentos de programación

Explícitas – “Ciclismo, bicicleta, infraestructura ciclista, industria de la bicicleta” están entre las acciones admisibles. En los mejores casos el programa operativo incluye incluso un fondo asignado al ciclismo y/o los resultados previstos incluyen el ciclismo.

Ejemplo: “Implementar proyectos para la construcción de infraestructura lineal de transporte ciclista”.

²⁰ Cycling for Growth Using European Funds, ECF, December 2014, p. 12, available at: https://ecf.com/sites/ecf.com/files/150626-Cycling-for-Growth-Using-European-Funds-for-Cycling_low-res.pdf

Implícitas – Medidas relacionadas con la bicicleta admisibles con diferentes titulares como “transporte/movilidad sostenible, infraestructura verde, vehículos verdes, movilidad blanda, transporte urbano, modos (de transporte) sostenibles, multimodalidad, turismo sostenible”.

Ejemplos: “Infraestructura y promoción de transporte urbano limpio”

Indirectas – Para situaciones en que se mencionan temas más amplios, como “transporte terrestre, carreteras, turismo, desarrollo de PYMES, formación y campaña, industria del automóvil”.

Ejemplos: “Inversiones para el acceso a la herencia cultural local, que contribuye a la valoración de la herencia cultural local y a la promoción del turismo rural.”

6.3 Necesidades de inversión

Además del proceso del reglamento de la UE vía acuerdo de asociación y los programas operativos para requisitos específicos, también es importante desarrollar proyectos concretos que puedan enviarse como respuesta a requerimientos pertinentes de las autoridades gestoras.

Para ello es necesario entender las necesidades de inversión. ¿Cuál es la ambición en relación con el uso de la bicicleta y qué hace falta para incrementarlo en un cierto periodo de tiempo? ¿Con qué infraestructura se cuenta y cuáles son los vínculos que faltan y espacios en blanco en la red? ¿Y quién va a pagar? Analizar las necesidades de inversión es crucial para alinear las ambiciones relacionadas con el incremento del uso de la bicicleta con los recursos necesarios y debería de ser el punto de partida para el desarrollo de proyectos individuales.

En su Plan Nacional de Energía y Clima definitivo, Austria estableció el objetivo de incrementar el uso de la bicicleta en la distribución modal del 7% al 15%. Para ello, las autoridades públicas necesitaban invertir 2.2 billones de euros en ciclismo en 2021–2030, sobre todo en infraestructura, con el 20% de las inversiones a financiar por el gobierno nacional y el 80% restante por las autoridades locales y regionales. Las inversiones de la UE pudieron contribuir en consonancia.

6.4 Documentos de programación y estrategias nacionales de ciclismo

Cada vez más países europeos han establecido e implementado estrategias nacionales de ciclismo. La mayoría de ellas y/o planes de acción fijan actividades claras y objetivos precisos para el desarrollo del ciclismo a nivel nacional.

En primer lugar, estas estrategias permiten a los gobiernos nacionales fijar un marco claro para el desarrollo del ciclismo en sus países. Así, pueden enviar la señal a las autoridades locales y regionales de que el uso de la bicicleta es importante y que hay que tenerlo en cuenta en las políticas públicas. Lo ideal es que este marco conlleve la coordinación de políticas ciclistas (en sentido vertical y horizontal entre autoridades gubernamentales), el intercambio de buenas prácticas, el desarrollo de la capacidad para las autoridades locales y regionales, la cofinanciación para inversiones en infraestructura ciclista y la financiación de proyectos piloto, investigación y campañas de concienciación.

Además del marco general para el desarrollo del ciclismo, estas estrategias permiten la adopción de nuevos marcos legislativos y fiscales a nivel nacional. Como áreas especialmente relevantes están el código de circulación, tipos impositivos e incentivos fiscales para moverse en bici. Por último, estas estrategias también son un medio de potenciación de la dinámica a nivel nacional y en varias áreas relacionadas con el ciclismo como el cicloturismo, intermodalidad, educación o actividad física. Establecer objetivos claros, en particular en términos de porcentajes, permite a las autoridades nacionales movilizar a los diferentes socios implicados en la promoción del ciclismo.

Nuestro análisis muestra que con una buena estrategia nacional o regional ciclista y confianza en la misma en el proceso de confección de documentos de programación es uno de los factores que incrementa la eficacia de los estados a la hora de solicitar fondos de la UE para inversiones en ciclismo. En primer lugar, las estrategias ciclistas incluyen a menudo necesidades específicas de inversión y proyectos que se pueden transferir con facilidad a los documentos de programación. En segundo lugar, muestran a los funcionarios europeos que las inversiones planificadas no son ideas ad-hoc aisladas sino parte de una estrategia más amplia cuyas etapas y beneficios definitivos están claros para los encargados nacionales de la toma de decisiones. En tercer lugar, garantizan que los proyectos implementados conllevarán una contribución real a los objetivos a largo plazo de los países y regiones.

Por todo ello, siempre recomendamos a las autoridades nacionales que desarrollen las estrategias ciclistas y las usen a la hora de redactar los acuerdos de asociación y programas operativos. Lo mismo se puede decir de otros documentos estratégicos como los planes de movilidad sostenible, planes integrados de inversiones territoriales, etc

Andalucía, uno de los principales beneficiarios de fondos de la UE para el desarrollo de infraestructura ciclista (cálculo de EUR 31 478 725.00), basó su solicitud de recursos FEDER en inversión ciclista, mencionando en su programa operativo que “estas acciones se enmarcan en la Plan Andaluz de la Bicicleta 2014-2020, la Red EuroVelo y los planes de Movilidad Sostenible correspondientes aprobados para la zona metropolitana y con las redes previstas de carriles bici urbanos, metropolitanos y autónomos. Asimismo, estas acciones forman parte de la Estrategia Energética andaluza de 2020”.²¹



²¹ Programa Operativo de Andalucía 2014-2020, p. 207, available at: <https://www.juntadeandalucia.es/economiaconocimientoempresasyuniversidad/fondoseuropeosenandalucia/storage/operativos/documentos/6f6cf10ef58a387851029f7cfd026f567.pdf>

7. BUENAS PRÁCTICAS Y GRANDES INSPIRACIONES

A. INVERSIONES CICLISTAS

El mejor modo de ver cómo se usan los fondos europeos para invertir bien en ciclismo es tener en cuenta algunos ejemplos de buenas prácticas. Se han implementado miles de proyectos ciclistas inspiradores en Europa gracias al apoyo del FEDER. La siguiente sección proporciona una descripción detallada de tres de estos proyectos y una breve descripción de alguna otra inversión. Nuestros ejemplos son de varios países europeos diferentes, con diferente magnitud y que requieren diferentes cantidades de fondos. Sin embargo, todos han contribuido al logro de objetivos económicos y climáticos de sus regiones.

Sugerencia de la ECF

Para compartir con nosotros un ejemplo de proyecto ciclista de éxito de una región para promocionarlo en Europa – es posible ponerse en contacto con nosotros. Nos encantará compartir conocimientos relacionados con inversiones y buenas prácticas.

7.1 TRANSPORTE URBANO: INFRAESTRUCTURA CICLISTA DE VALENCIA (España)

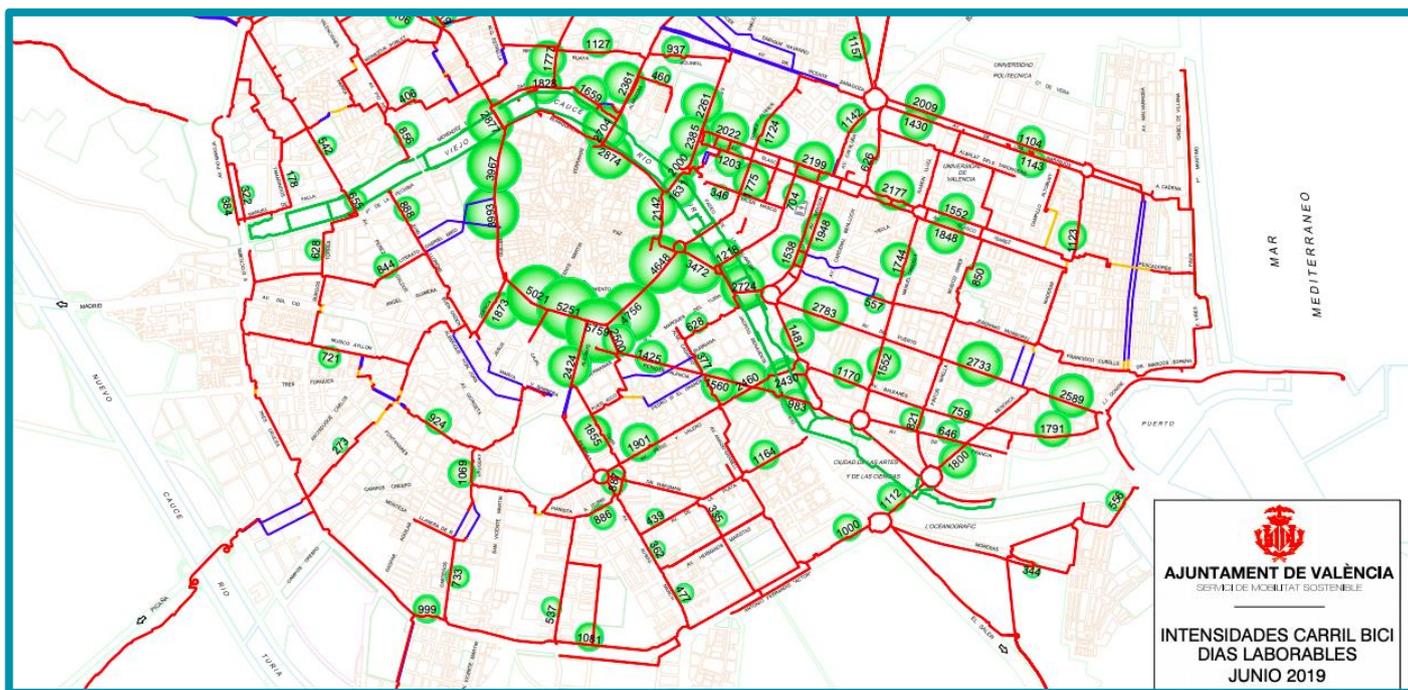
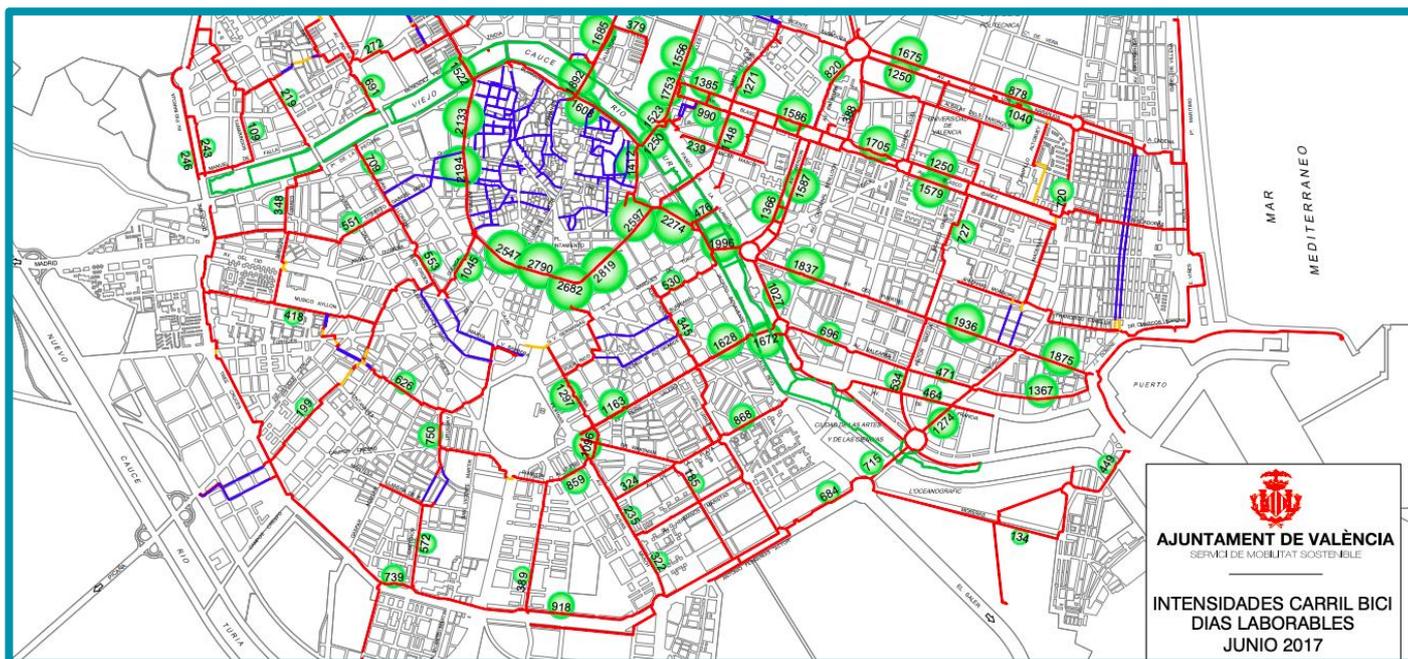
La experiencia de muchas ciudades mediterráneas muestra que la provisión de infraestructura ciclista en el centro urbano es una gran solución para muchos problemas de las metrópolis europeas, en particular la congestión del tráfico. La construcción de una densa red de rutas en el tejido urbano de Valencia ha conllevado un incremento en el volumen de ciclistas diarios y una reducción importante del tráfico motorizado.

Es complejo establecer una relación directa causa-efecto. Sin embargo, el crecimiento y excelente acogida de los carriles bici valencianos coincide con una reducción continua del volumen de coches que circulan por el centro de la ciudad.

El debate sobre la utilidad de los carriles bici en los centros urbanos está teniendo lugar en la actualidad en muchas metrópolis europeas. El ejemplo de Valencia parece ofrecer una respuesta decisiva: si se dota a una ciudad de carriles bici, la gente los usa.²²

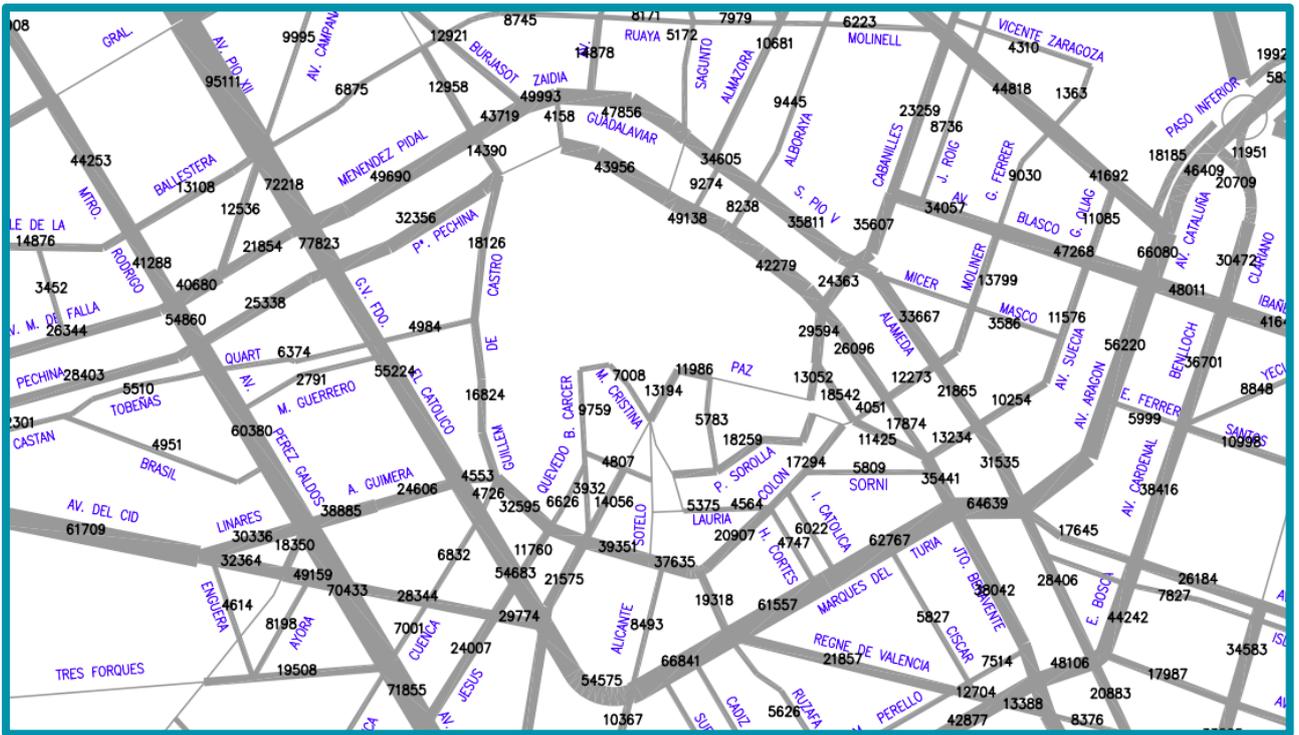
²² Mohorte, Valencia ha logrado multiplicar su número de ciclistas. ¿Su receta? Simple: poner carriles bici, “Magnet”, November 15th 2018, available at: <https://magnet.xataka.com/en-diez-minutos/valencia-ha-logrado-multiplicar-su-numero-ciclistas-su-receta-simple-poner-carriles-bici>

¿CUÁLES SON LOS BENEFICIOS?

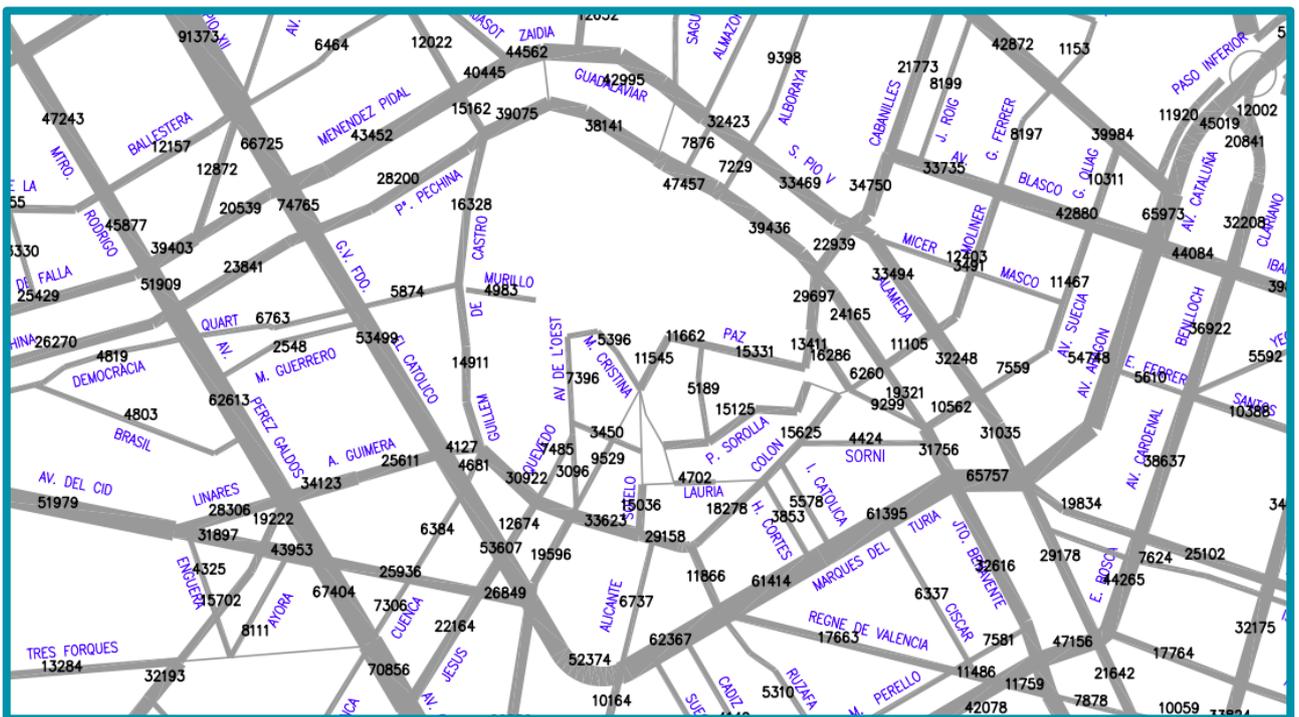


En sólo dos años desde el uso de fondos de la UE para dotar al centro de Valencia de infraestructura ciclista, el número de ciclistas se ha doblado (foto anterior). Al mismo tiempo, análisis del tráfico de coches muestra que el número de vehículos motorizados en las carreteras se ha reducido más o menos al mismo ritmo que se ha incrementado el número de ciclistas (foto siguiente).²³

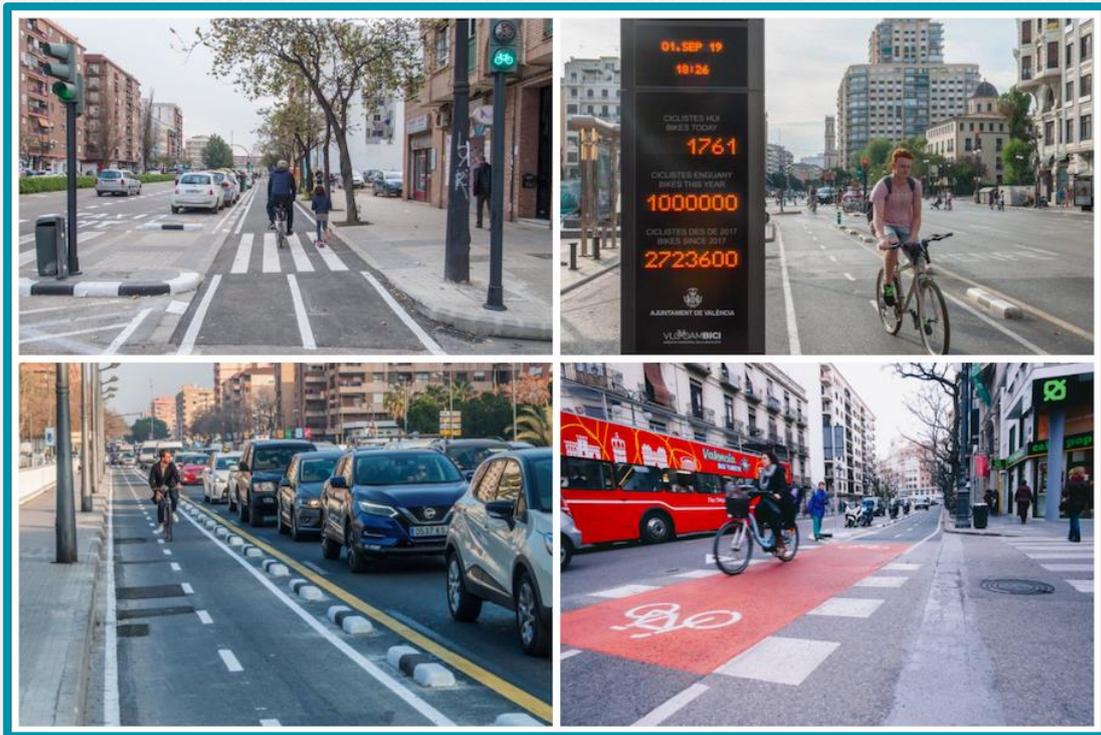
²³ Data available at: <http://www.valencia.es/ayuntamiento/trafico.nsf/fCategoriaVista?readForm&Vista=vCategoriaDescargas&Categoria=Sincaat&titulo=Descargas&lang=1&nivel=7&expand=1&bdorigen=&idApoy>



1 - June 2017



2 - June 2019



FONDOS DE LA UE EN JUEGO

PRIORIDADES DE INVERSIÓN DEL REGLAMENTO FEDER

- 🚲 Favorece la transición a economía baja en carbono en todos los sectores
- 🚲 Conserva y protege el medio ambiente y promueve la eficiencia de recursos

Programa operativo 'Comunidad Valenciana' 2014–2020 – INVERSIONES EJEMPLARES CON CANTIDAD DE FONDOS ASIGNADOS

Construcción de carril bici Constitución-Ronda Nord

FEDER	TOTAL
80,642 EUR	161,284 EUR

Construcción de carril bici Avenida Maestro Rodrigo

FEDER	TOTAL
143,136 EUR	286,273 EUR

Construcción de carril bici Manuel Candela-Tomás de Montaña

FEDER	TOTAL
221,264 EUR	442,529 EUR

Construcción de carril bici Sancho Tello-Jerónimo Monsoriu

FEDER	TOTAL
71,621 EUR	143,243 EUR

7.2 RED PROVINCIAL DE RUTAS TURISTAS: VELO MAŁOPOLSKA (Polonia)

Velo Małopolska es una red de rutas ciclistas de alta calidad en toda la provincial para mostrar a los turistas la gran herencia natural y cultural de la región de Małopolska.

La ruta del Río Vístula (232 km) es la parte central de la red. Los carriles bici del río son cada vez más populares tanto entre ciclistas de carretera como para otros con menos experiencia. El perfil casi llano de las rutas, los monumentos históricos cercanos a los ríos y la experiencia de disfruta de la naturaleza hace de las rutas de los márgenes del río un producto perfecto para el turismo. Los creadores de Velo Vístula han garantizado que los visitantes puedan disfrutar de todo ello mientras se desplazan junto al río.

Más de 200 kilómetros de vistas de montaña son el reclamo de otra ruta ciclista de la red, VeloDunajec. Creada de acuerdo con los estándares europeos, tiene una señalización clara y muchos puntos de servicio. Cruza las zonas pintorescas del valle de Dunajec, con vistas de varias cordilleras montañosas: los Tatras, montañas Gorce, Beskids y Pieniny.

Otras rutas de la red son, entre otras, VeloKrynica, VeloRaba, VeloNatura y VeloMetropolis, todas exploran otra parte de la rica herencia de la región. El gobierno local garantizó que todas las rutas cumplieran los estándares de EuroVelo, por lo que VeloNatura es parte de EuroVelo 11 Ruta del Este de Europa y VeloMetropolis es una sección de la Ruta de Europa Central EuroVelo 4.



¿CUÁLES SON LOS BENEFICIOS?

Dos aspectos hacen de VeloMałopolska un ejemplo perfecto de inversiones en bicicleta a gran escala. Primero, la magnitud de Małopolska en kilómetros es 2–3 veces mayor que la mayoría de los proyectos de este tipo. Según las autoridades locales, esta planificación y gasto centralizados en una amplia red ha conllevado un importante ahorro en gastos, así como una garantía de que las rutas y la señalización se ajustan a estándares uniformes.

En segundo lugar, la Provincia quiere garantizar que la infraestructura ciclista se integre en la red de ferrocarril, permitiendo al turista moverse con libertad entre secciones de la ruta y volver sin problema al punto de partida tras acabar el viaje. Por ello VeloMałopolska es un ejemplo perfecto de planificación multimodal.

Aunque no se ha completado todavía la construcción de las rutas, las autoridades locales ya experimentan los beneficios de la red ciclista en sus comunidades. En la ruta se construyen restaurantes y establecimientos de alquiler de bicicletas, también hay una oferta turística adaptada al ciclista, como el cruce o rafting del río con bicicletas.



FONDOS DE LA UE EN JUEGO

PRIORIDADES DE INVERSIÓN DEL REGLAMENTO FEDER

- 🚲 Favorece la transición a economía baja en carbono en todos los sectores

Programa operativo: 'Małopolska' 2014–2020

CANTIDAD DE FONDOS

A continuación se muestra la cantidad de gasto para septiembre de 2020. Como se sigue construyendo la red, se calcula que las cantidades de fondos obtenidas y gastadas serán al final un 70% mayores que lo que se indica.

FEDER

19,289,000 EUR

TOTAL

29,164,456 EUR

7.3 CONEXIONES CICLISTAS PERIURBANAS: FIETSSNELWEGEN (Bélgica)

El potencial del transporte ciclista no se limita a secciones cortas. Las autopistas ciclistas llevan a los ciclistas con rapidez, seguridad y comodidad más allá de su destino. Flanders está desarrollando 110 de estas rutas, con un total de 2.400 kilómetros. De las 110 rutas, 61 ya se usan.

Una autopista ciclista es un producto de movilidad que combina diferentes tipos de infraestructura como carriles bici o ciclo carriles, para proporcionar una conexión ciclista funcional de alta calidad. Como parte central de una red ciclista, conecta ciudades y/o suburbios, zonas residenciales y los principales centros de trabajo.

La prioridad es que el ciclista vaya rápido y seguro a su destino final. Las características de una autopista ciclista incluyen: número limitado de paradas, prioridad ciclista en lo posible, superficie ancha y confortable y diseño lineal, entre otros. En especial en combinación con el creciente número de bicicletas eléctricas, la innovación en autopistas ciclistas es un modo efectivo de sacar a los trabajadores de sus coches.

Según Tom Dehaene, adjunto de movilidad en el Brabante Flamenco, la popularidad de las autopistas ciclistas creció rápido durante la epidemia del coronavirus. Aunque se redujeron los desplazamientos por trabajo, no se redujo el número de ciclistas, ya que los expertos aconsejaron a los teletrabajadores que hicieran ejercicio. “En las últimas semanas registramos casi el doble de ciclistas en algunos puntos con contadores. Desaparecieron del gráfico las típicas horas punta de la mañana y de la tarde y apareció un pico ciclista poco después del mediodía” – añadió Dehaene.²⁴ Este ejemplo sirve de base a la tesis de que la bicicleta está entre las herramientas más efectivas en la lucha contra la pandemia.



²⁴ Corona zorgt voor verdubbeling fietsers op fietssnelwegen, Vlaams-Brabant PERS, May 18th, 2020, available at: <https://pers.vlaamsbrabant.be/corona-zorgt-voor-verdubbeling-fietsers-op-fietssnelwegen>

¿CUÁLES SON LOS BENEFICIOS?

Un estudio encargado por el instituto flamenco de investigación tecnológica (VITO) muestra una ratio de gasto-beneficio de autopistas ciclistas de 1 : 2–14.²⁵ Los investigadores tuvieron en cuenta el coste de construcción, número de usuarios, costes externos por polución del aire y accidentes de tráfico, impacto positivo de actividad física en la salud (menor riesgo de cáncer, diabetes, depresión y demencia) y como resultado la reducción de gastos sanitarios, asumiendo una vida útil de 20 años para cada autopista ciclista.



Su conclusión es fija: las autopistas ciclistas se pagan solas dos veces en ahorro en costes sanitarios y económicos: “Incluso en el peor escenario (con sólo 600 ciclistas por día), las ganancias en salud son el doble de los gastos de construcción. En un escenario favorable (con 4.400 ciclistas por día) el beneficio es incluso diez o catorce veces mayor que la inversión. Incluso si el modelo asume que los ciclistas no eran motoristas antes (y así no causan una reducción de emisiones de CO2 o menos atascos), el beneficio sigue siendo superior al gasto”.

FONDOS DE LA UE EN JUEGO

PRIORIDADES DE INVERSIÓN DEL REGLAMENTO FEDER

- 🚲 Favorece la transición a economía baja en carbono en todos los sectores

Programa operativo ‘Vlaanderen’ 2014 - 2020

INVERSIONES EJEMPLARES CON CANTIDAD DE FONDOS ASIGNADOS:

Por el momento 1406km de los 2400km planeados o el 58% de la red ciclista en marcha, en parte gracias a inversiones del FEDER.

F105: Puente ciclista sobre el Kempisch Kanaal, Herentals (3)

FEDER:	TOTAL:
EUR 632 000	EUR 3 091 211

F7: Puente ciclista sobre Volhardingslaan N35, Deinze (1)

FEDER:	TOTAL:
EUR 774 400	EUR 1 936 000

F24: Tunel ciclista Tiensesteenweg, Leuven (2)

FEDER:	TOTAL:
---------------	---------------

²⁵ Buekers J., Dons E., Elen B., Int Panis L., Health impact model for modal shift from car use to cycling or walking in Flanders: Application to two bicycle highways, Journal of Transport & Health 2(4):549-562. The summary of the research available at: https://www.sport.be/cycling/nl/nieuws/article.html?Article_ID=750409



EUR 660 000

EUR 4 000 000

Inversiones planificadas (1), en construcción (2) y preparadas para los ciclistas (3)

Otros ejemplos

Hay más información de estos proyectos, así como ejemplos adicionales de inversiones ciclistas con fondos FEDER en nuestra web: ecf.com/good-practice-examples-eu-investments-cycle-projects

8. BUENAS PRÁCTICAS Y GRANDES INSPIRACIONES

B. DOCUMENTOS DE PROGRAMACIÓN

Esta parte de nuestra Guía enfatiza los ejemplos de redacción de disposiciones a favor de una política ciclista de Estados Miembros seleccionados en documentos de programación presentados. Se han dividido los documentos en dos categorías principales: 1) acuerdos de asociación y 2) programas operativos o de desarrollo regional.

Se pueden considerar una inspiración y se pueden incluir objetivos incluso más extensos y ambiciosos a favor de la bicicleta en sus documentos de programación.

8.1 Documentos de programación y estrategias ciclistas nacionales

A. DIAGNÓSTICO

Los siguientes ejemplos son observaciones de diagnóstico, parte necesaria de un Acuerdo de Asociación que justifica las inversiones en movilidad activa. Hay que recordar que los informes específicos por país de la sección 5.1. de esta Guía son una de las mejores fuentes de información para confeccionar la parte de diagnóstico del acuerdo de asociación.

🚲 ¿Qué proporción de polución causa el transporte en su país/región?

- “El transporte urbano es una fuente principal de emisión de contaminantes en Polonia.”²⁶
- “Los sectores que más contribuyeron a las emisiones de GEI en 2011 en Croacia fueron las industrias energéticas y el sector del transporte, seguidos de la agricultura.”²⁷
- “El principal sector en que la República de Eslovaquia no ha conseguido hasta ahora estabilizar el incremento de un volumen importante de emisiones de GEI es el de transporte por carretera por la expansión del transporte individual en coche, un transporte público anticuado y un uso insuficiente de transporte no motorizado, en especial la bicicleta. Desde 1990, las emisiones del transporte se han incrementado en relación con las emisiones totales en un 11.5%.”²⁸

🚲 ¿Qué proporción de energía consume?

²⁶ Programming of the 2014–2020 financial perspective - Partnership Agreement, p. 28, available at:

https://www.pois.gov.pl/media/9498/Partnership_Agreement.pdf

²⁷ Partnership Agreement. Republic of Croatia, p. 16, available at:

https://razvoj.gov.hr/UserDocsImages//arhiva/EU%20fondovi//HR_PA_FINAL_ADOPTED_30_10_2014.pdf

²⁸ Partnerská dohoda SR na roky 2014 – 2020, p. 48, available at: <https://www.ia.gov.sk/data/files/partnerska-dohoda.pdf>

- “El sector del transporte es el que más consume con un 39.8% del consumo total de energía, basado sobre todo en productos del petróleo, factor determinante en la alta dependencia energética a nivel nacional”.²⁹ (España)
- “Los sectores que más contribuyen al consumo total de energía son los de consumo general, principalmente hogares y servicios incluyendo el sector público de infraestructura, con un 43% y transporte (34%), mientras que el sector industrial llega a un 17%”.³⁰ (Croacia)

🚲 ¿Qué otros problemas podrían combatirse promoviendo el uso de la bicicleta?

- “La congestión del tráfico individual en las calles con la reducción de la velocidad de los desplazamientos”³¹.
- “El número de trabajadores a diario [en Zagreb] (unos 80.000 más otros 20.000) que conlleva una presión significativa en la infraestructura existente y eleva la necesidad de un desarrollo adicional de un sistema de transporte urbano complejo y sostenible.”³²
- “Incremento de costes de transporte de productos y personas y progresiva degradación de infraestructura de carreteras”.³³
- “Baja calidad de vida en áreas urbanas y otras residenciales”.³⁴

🚲 ¿Cuáles son los principales problemas de la infraestructura ciclista actual?

- “[Hay] una red incompleta de carriles y rutas ciclistas”.³⁵
- “La red de transporte urbano [con división] de conexiones entre áreas urbanas y suburbanas con discontinuidad, limitando así el desarrollo del uso diario y turístico”.³⁶
- “[Hay] fallas en las rutas ciclistas nacionales y en la planificación de vías verdes, incluyendo siete rutas europeas, con una unión entre áreas urbanas y el campo. Además del uso de residentes cercanos, estos carriles bici también los usan los turistas, que generan beneficios económicos importantes en los territorios que cruzan”.³⁷
- “El uso de la bicicleta para las funciones de transporte normal está lejos de alcanzar su potencial. La extensión de los carriles bici en las ciudades es insuficiente, las rutas ciclistas individuales suelen adolecer de conexiones y presentar frecuentes interrupciones.”³⁸

B. OBJETIVOS PRIORITARIOS

Se presentan a continuación las disposiciones ejemplares a favor de la bicicleta presentadas por los Estados Miembros seleccionados en sus acuerdos de asociación para los años 2014-2020. Se puede utilizar una redacción similar en sus documentos de programación o ajustarlas a las necesidades propias.

Como se ve las prioridades se pueden formular de modo bastante general en los acuerdos de asociación. Sin embargo, cuantos más objetivos diferentes a favor de la bici se incluyan en el acuerdo, más fácil les será a los ministerios/regiones proyectar inversiones específicas en sus programas operativos, de desarrollo rural y convocatorias de proyectos. La experiencia de presupuestos pasados enseña que los estados que introdujeron muchas referencias separadas a varios campos de inversión en ciclismo, e.g. turismo, transporte, seguridad, intramodalidad e innovación, consiguieron y emplearon la mayor parte de los fondos para proyectos extensivos de infraestructura.

🚲 **Prioridad de inversión 1 – reforzar la investigación, desarrollo tecnológico e innovación.**

²⁹ Acuerdo de Asociación de España 2014-2020, p. 101, available at: https://www.dgfc.sepg.hacienda.gob.es/sitios/dgfc/es-ES/ipr/fcp1420/p/pa/Documents/20190215_AA_Espa%C3%B1a_2014_2020_Vdef.pdf

³⁰ Partnership Agreement. Republic of Croatia, p. 16

³¹ Programming of the 2014–2020 financial perspective - Partnership Agreement - Poland, p. 28

³² Partnership Agreement. Republic of Croatia, p. 56

³³ Programming of the 2014–2020 financial perspective - Partnership Agreement - Poland, p. 28

³⁴ Ibid., p. 49

³⁵ Partnerská dohoda SR na roky 2014 – 2020, p. 27

³⁶ Partnership Agreement. Republic of Croatia, p. 57

³⁷ Accord de partenariat avec la France - 2014-20, p. 63, available at: 180620-ap_france_vf.pdf.

³⁸ Partnerská dohoda SR na roky 2014 – 2020, p. 27

Con la nueva normativa FEDER, las disposiciones siguientes podrían incluirse en el PO 1: una Europa más inteligente con innovación, digitalización, cambio industrial y apoyo a las PYMES.

- “Promoción de modelo de sistema de transporte basado en la movilidad sostenible; integración de sistemas de transporte y aplicación de nuevas soluciones menos contaminantes”.³⁹

Prioridad de inversión 4 – apoyar el cambio a una economía baja en carbono en todos los sectores

Con la nueva normativa FEDER, las disposiciones siguientes podrían incluirse en el PO 2: una Europa más verde, baja en carbono, invirtiendo en transición energética, energía renovable y la lucha contra el cambio climático

- “Creación de planes de transporte sostenible para escuelas y lugares de trabajo, cambiando, en lo posible, al transporte por bicicleta y desarrollo de infraestructuras necesarias”.⁴⁰
- “Reducción de emisiones del transporte, incluyendo el uso de combustibles alternativos como el GNC y la electricidad, y la promoción de tipos alternativos de transporte incluyendo la bicicleta y el desplazamiento a pie.”⁴¹
- “Mejora de la calidad del aire, en particular apoyando el transporte de bajas emisiones y la movilidad suave (en especial caminar y el uso de la bicicleta).”⁴²
- “Reducción de emisiones de GEI en áreas urbanas implementando planes de movilidad urbana sostenible (estrategias bajas en carbono en ciudades pequeñas), promocionando la inversión en movilidad no motorizada en todas las ciudades de España (en bici y a pie, contra el uso personal del coche).”⁴³

Prioridad de inversión 6 – preservar y proteger el medio ambiente y promover la eficiencia de recursos

Con la nueva normativa FEDER, las disposiciones siguientes podrían incluirse en el PO 2: una Europa más verde, baja en carbono, invirtiendo en transición energética, energía renovable y la lucha contra el cambio climático

- “Desarrollo de turismo sostenible y de calidad”.⁴⁴
- “Uso del potencial del turismo y ocio en áreas naturales y desarrollo del ecoturismo”.⁴⁵
- “Presentación de nuevos productos de turismo, en temas específicos (a pie, rural, en particular agroturismo, herencia industrial, urbano, histórico) e innovación en experiencias turísticas”.⁴⁶
- “Información para la población de temas medioambientales y promoción de actividad medioambiental de la población para estimular el interés público en la protección de la naturaleza y el medioambiente. Para ello es importante garantizar que el contacto con la naturaleza conlleve el menor daño posible. También es importante instalar objetos separados en parques estatales – rutas educativas para peatones y ciclistas”.⁴⁷

Prioridad de inversión 7 – promocionar el transporte sostenible y eliminar los embotellamientos

Con la nueva normativa FEDER, las disposiciones siguientes podrían incluirse en el PO 3: una Europa más conectada con redes estratégicas de transporte y comunicación digital (según propuesta de la CE) o en el PO 2: una Europa más verde, baja en carbono, invirtiendo en transición energética, energía renovable y la lucha contra el cambio climático (según modificaciones del PE y Consejo).

- “Apoyo de la construcción de carriles bici e infraestructura adicional, estimulando un mayor uso de transporte no motorizado en áreas urbanas, apoyando la intermodalidad (interconexión de transporte público, transporte individual en coche y transporte en bicicleta) e intercambiadores (aparcamientos, refugios para bicicletas),

³⁹ Acuerdo de Asociación de España 2014-2020, p. 75.

⁴⁰ Ibid., p. 112.

⁴¹ Partnership Agreement for the Programming Period 2014–2020. Czech Republic, p. 95 & 98, available at: <https://www.dotaceeu.cz/getmedia/4589b39c-4215-4f0b-914d-b296678db1c8/Partnership-agreement-technical-revision-approved-by-the-EC-on-13-April-2016.pdf?ext=.pdf>

⁴² Accord de partenariat avec la France - 2014-20, p. 55

⁴³ Partnership Agreement România, p. 179, available at: https://www.fonduri-ue.ro/files/documente-relevante/acord/Acord_de_Parteneriat_2014-2020_EN.pdf

⁴⁴ Acuerdo de Asociación de España 2014-2020, p. 134

⁴⁵ Accord de partenariat avec la France - 2014-20, p. 73

⁴⁶ Ibid., p. 23

⁴⁷ Lietuvos Respublikos. Partnerystės Sutartis, p. 90., available at: http://www.esparama.lt/c/document_library/get_file?uuid=a7c44f87-a810-4175-8cdc-db95d668a1d0&groupId=19002

apoyando la construcción de elementos de pacificación del tráfico y zonas, así como la separación segura de tráfico motorizado y no motorizado.”⁴⁸

- “Priorización del tráfico peatonal y ciclista (incluyendo la construcción de carriles bici), facilitando desplazamientos multimodales (park&ride, bike&ride), incluyendo su emplazamiento en lugares razonables, restringiendo el tráfico de coches en centros de ciudades”.⁴⁹

Prioridad de inversión 9 – promover la inclusión social, combatir la pobreza y cualquier tipo de discriminación

Con la nueva normativa FEDER, las disposiciones siguientes podrían incluirse en el PO 3: una Europa más conectada con redes estratégicas de transporte y comunicación digital (según propuesta de la CE) o en el PO 2: una Europa más verde, baja en carbono, invirtiendo en transición energética, energía renovable y la lucha contra el cambio climático (según modificaciones del PE y Consejo).

- “Desarrollo de carriles bici y rutas ciclistas para el transporte al lugar de trabajo, escuela y servicios para apoyar la movilidad sostenible a nivel local y regional”.⁵⁰
- “Mejora de la accesibilidad al transporte y de la seguridad para la gente mayor.”⁵¹

8.2 Programas operativos/Programas de desarrollo rural

A recordar:

-  Se pueden incluir programas audaces a favor del ciclismo en el programa operativo aunque el acuerdo de asociación no ponga mucho (o ningún) énfasis directo en el uso de la bici. Todavía está bien que dicho acuerdo se oriente a combatir problemas como la polución del aire, congestión, infraestructura de transporte ineficaz, etc.
-  Es aconsejable incluir en los programas operativos tanto los indicadores de producción (km de infraestructura ciclista construida) como los fondos específicos asignados a la bicicleta. Así se facilitará mucho el diseño de futuras convocatorias para proyectos.

A. CICLISMO COMO TRANSPORTE

 ““Establecer, construir y renovar rutas ciclistas proporcionando transporte al trabajo y a los servicios públicos (e.g. rutas a estaciones de tren y paradas de bus en municipios y ciudades), incluyendo inversiones en infraestructura ciclista adicional, con áreas de descanso, aparcamientos protegidos, estaciones de carga para bicicletas eléctricas, etc.”.

- “Modernizar y construir infraestructura para el transporte no motorizado:
- carriles bici – renovación y reconstrucción de los ya existentes, construcción de nuevos, y de corredores ciclistas en carreteras locales ya existentes y carreteras entre poblados,
- infraestructura ciclista adicional (aparcamientos protegidos, estaciones de carga para bicicletas eléctricas, alquiler de bicicletas, servicios sanitarios, etc.);
- sistemas de aparcamiento de bicicletas,
- elementos de pacificación del tráfico (zonas peatonales, espacio compartido, exclusión del tráfico de las calles excepto el transporte público y ciclistas, etc.);

⁴⁸ Partnerská dohoda SR na roky 2014 – 2020, p. 27

⁴⁹ Programming of the 2014–2020 financial perspective - Partnership Agreement - Poland, p. 106

⁵⁰ Partnership Agreement for the Programming Period 2014–2020. Czech Republic, p. 56

⁵¹ Programming of the 2014–2020 financial perspective - Partnership Agreement - Poland, p. 227

- incremento de la seguridad de usuarios vulnerables de las carreteras, eliminación de embotellamientos en cruces peatonales, etc.”.
- 🚲 “Incluir apoyo para condiciones mejoradas para peatones, ciclistas y pasajeros de transporte público en todos los planes de reconstrucción de carreteras”.
- 🚲 “Promoción de la percepción del ciclista como viajero diario y no sólo como deportista o turista”.
- 🚲 “Promoción e incremento de una imagen atractiva del ciclismo en público con portales web, aplicaciones móviles, etc.”⁵²
- 🚲 “Equipar carreteras municipales y estatales (y carreteras estatales y nacionales cuyo mantenimiento corre a cargo de los municipios) con carriles bici. El tema de financiación es la expansión y construcción nueva de carriles bici aislados y paralelos a carreteras, posiblemente como parte del programa estatal de construcción de carreteras o de los planes municipales de carriles bici. La financiación se proporciona para los costes de producción para carriles bici aislados y paralelos a carreteras, incluyendo la adquisición de terreno, de acuerdo con la normativa de admisión de financiación y medidas reparadoras/compensatorias”.⁵³
- 🚲 “Aumento del uso de transporte público local y no motorizado, sobre todo en el transporte individual, para reducir las emisiones de CO2 del transporte. Al mismo tiempo, expansión adicional de la red nacional de carriles bici para incrementar el atractivo del ciclismo y las bajas emisiones y su influencia en el volumen total de tráfico”.⁵⁴
- 🚲 “Apoyo de intervenciones de movilidad urbana sostenible: incrementando la movilidad suave – carriles bici y zonas peatonales. El alcance de esta Línea de Acción – finalizada e integrada, según los procedimientos del Acuerdo de Asociación – tiene que ver con
 - la construcción y / o refuerzo de los sistemas de apoyo de movilidad suave en bici o a pie, con especial referencia a:
 - incremento de la red peatonal y ciclista existente, favoreciendo su ejecución en las redes urbanas;
 - incremento de la seguridad del tráfico ciclista;
 - integración en el sistema de movilidad colectivo y/o la conexión con lugares muy frecuentados;
 - creación de áreas de descanso y de aparcamiento para bicicletas;
 - implementación de intervenciones de habitabilidad y calidad urbana enfocadas en el movimiento en bicicleta y a pie”.⁵⁵
- 🚲 “Los objetivos estratégicos son: el incremento de la red ciclista existente, su ejecución en el área urbana, la interconexión de rutas ciclistas ("efecto red"), la seguridad, la conexión con la movilidad colectiva y en especial con el ferrocarril regional, la interconexión con la que se reconoce la posibilidad de maximizar la capacidad de producir efectos positivos a la hora de reducir el CO2”.⁵⁶
 - “Se escogerán los siguientes tipos de intervención para su financiación:
 - creación / seguridad de carriles bici (en sí, carriles reservados, carriles bici / peatonales, Zona 30) con prioridad para los que interconecten el ferrocarril con las atracciones urbanas;
 - instalación de señales horizontales y verticales para ciclistas y carriles bici;
 - instalación de espacios para aparcar bicicletas que cumplan los requisitos del Plan, cerca del ferrocarril;
 - construcción / redesarrollo de estaciones vélo;
 - contadores automáticos de ciclistas en carriles bici y para uso de acceso controlado a aparcamientos

⁵² Integrovaný regionální operační program, p. 46-50, available at:

https://www.dotaceeu.cz/Dotace/media/SF/Microsites/IROP/Dokumenty/Programov%20dokument/9.%2011.%202017/PD-IROP-verze-1-1_08112017.pdf

⁵³ Operationelles Programm EFRE Mecklenburg-Vorpommern 2014-2020, p. 100, available at: <https://www.europa-mv.de/serviceassistent/download?id=1619519>

⁵⁴ Ibid., p. 102

⁵⁵ Giunta Regionale Toscana. Programma Operativo Regionale FESR 2014-2020, p. 148, available at:

https://www.regione.toscana.it/documents/10180/23870501/3c%29+POR_FESR_Toscana_2014-20-Vers_7_clean.pdf/823996a7-5438-3024-753e-ff8c83611343?t=1600240423797

⁵⁶ Ibid., p. 148

- creación de sistema único regional de bici compartida (con especial referencia a los Municipios con estación de tren);
- integración de los sistemas de pago de transporte público y alquiler de bicis”.⁵⁷

B. CICLOTURISMO

- 🚲 “Construcción y reconstrucción de caminos educativos y ciclistas, de infraestructura adicional (áreas de descanso, protecciones, aparcamientos, etc.), de torres de observación, establecimiento de marcas ciclistas en rutas existentes, etc.”.⁵⁸
- 🚲 „Apoyo económico de proyectos de desarrollo basados en la potenciación de las fuentes naturales de áreas rurales extendiendo el atractivo turístico de la región y la oferta de ocio para la población rural de Lorraine con las principales rutas verdes de carreteras ciclistas”.⁵⁹
- 🚲 „Creación, extensión y renovación de inversiones de habitaciones, áreas comunes y equipación auxiliar o servicios para usuarios de bicicletas (eg: almacén de bicicletas y espacio de mantenimiento, área de lavandería para turistas en ruta)”.⁶⁰
- 🚲 „Establecimiento de una etiqueta “Hostal ciclista”:
 - inversión para cumplir con los criterios de etiquetado (e.g. boxes seguros, estaciones de lavado, pequeño taller de reparaciones...)”.⁶¹
- 🚲 “Creación de plan regional para rutas ciclistas y vías verdes, convirtiéndose en un destino turístico eco-responsable, sobre todo con coherencia con otras acciones apoyadas por Europa para hacer del turismo una palanca para el desarrollo económico de Borgoña”.⁶²
- 🚲 “Financiación de proyectos de inversión innovadores (e.g. nuevos tipos de ofertas de servicio para invitados, nuevas ideas de venta, turismo verde), carriles cicloturistas como parte integral del concepto de carril bici del estado de Mecklenburg-Vorpommern o infraestructuras turísticas, que son las condiciones básicas para cumplir los criterios de reconocimiento en los recursos sanitarios y áreas recreativas”.⁶³
- 🚲 „Conexión de lugares de herencia natural con la creación de itinerarios o rutas turísticas (adaptando caminos y carriles para uso peatonal / ciclista, etc.). Promoción de medios de transporte limpios, amables con el medioambiente y de movilidad sostenible en Áreas Naturales Protegidas.”⁶⁴

C. POSIBLES INDICADORES DE PRODUCCIÓN PARA OBJETIVOS CICLISTAS:

- 🚲 El porcentaje de tráfico ciclista en el transporte total
 - EJEMPLO – Según el Programa Integrado de Operación Regional de la Rep. Checa 2014–2020 el porcentaje de ciclistas entre los viajeros debería de incrementarse de un 7% a un 10% en el periodo de implementación del programa.
- 🚲 Longitud de las nuevas secciones de carril bici

⁵⁷ Lombardia. Programma Operativo Regionale FESR 2014-2020, p. 142, available at: https://www.fesr.regione.lombardia.it/wps/wcm/connect/d365e089-b96f-4681-8595-f88b2c16ca26/Sintesi_ENG_FESR.pdf?MOD=AJPERES&CONVERT_TO=url&CACHEID=ROOTWORKSPACE-d365e089-b96f-4681-8595-f88b2c16ca26-mTfCB7a

⁵⁸ Integrovaný regionální operační program, p. 43

⁵⁹ France - Rural Development Programme (Regional) – Lorraine, p. 301, available at: <http://europe-en-lorraine.eu/wp-content/uploads/2017/08/PDR-LOR-V7.1-approuv%C3%A9-02082017.pdf>

⁶⁰ France - Rural Development Programme (Regional) – Bourgogne, p. 315, available at: https://www.europe-bfc.eu/wp-content/uploads/2019/12/Programme_2014FR06RDRP026_7_0_consolidated_with_2014FR06RDNF001_8_0_fr.pdf

⁶¹ Ibid., p. 335-336

⁶² Ibid., p. 335-336

⁶³ Operationelles Programm EFRE Mecklenburg-Vorpommern 2014-2020, p. 74

⁶⁴ Programa Operativo de Andalucía 2014-2020, p. 263

- EJEMPLO – El Programa Operativo Mecklenburg-Vorpommern 2014–2020 estableció un objetivo de 339 kms de carriles bici a construir en la región en dicho periodo.

🚲 Número de elementos de infraestructura ciclista adicional creados

- EJEMPLO – El Programa Integrado de Operación Regional de Eslovaquia 2014–2020 estableció un valor objetivo de 71 elementos de infraestructura ciclista adicional, incluyendo, p. ej., estaciones públicas de reparación de bicis.

🚲 Número de espacios de aparcamiento para bicicletas

- EJEMPLO – El Programa Integrado de Operación Regional de la Rep. Checa 2014–2020 estableció un valor objetivo de 5.600 nuevos espacios de aparcamiento para bicicletas.

🚲 Número de usuarios de carril bici en la región

- EJEMPLO – Según el Programa Operativo Małopolskie Voivodeship 2014–2020 el número de ciclistas en los carriles bici habría de incrementarse de 144,000 a 423,396 en el periodo de implementación del programa.

🚲 Descenso en el número de muertes relacionadas con el ciclismo

- 🚲 EJEMPLO – Según el Programa Operativo Croata Competitividad y Cohesión 2014–2020 el número de muertes de ciclistas debería de disminuir de 12/1.000.000 a 6/1.000.000 en dicho periodo de tiempo.

9. PROPUESTA DE ACTUACIÓN

El ciclismo es una de las soluciones más efectivas para los principales problemas económicos y medioambientales de nuestra época. Se pueden maximizar las oportunidades de garantizar fondos de la UE para financiar medidas relacionadas con la bicicleta así:

Si eres un ciudadano, ONG o representante de la industria de la bici:

- 🚲 Participa activamente en consultas públicas sobre documentos de programación.
- 🚲 De no haber información sobre consultas públicas – contacta con las autoridades responsables de la preparación de documentos de programación y pregunta cómo puedes influir en su contenido. Para identificar a dichas autoridades se puede investigar quién ha preparado el acuerdo de asociación y los programas operativos o regionales para el ejercicio anterior.
- 🚲 Asciate con otros que compartan tus mismos objetivos y valores. En grupo se os oye mejor.
- 🚲 Encuentra aliados entre varios socios. Muestra que el apoyo a la bicicleta es fuerte entre todos los grupos de la sociedad.
- 🚲 Difunde conocimientos sobre los beneficios de la bicicleta para la salud, economía y medioambiente en tu familia, amigos y colegas. Comparte esta guía con quien pueda encontrarla útil.

Si trabajas para una autoridad nacional o regional:

- 🚲 Participa activamente en el proceso de preparación de documentos de programación e inspira a tus colegas con una visión de desarrollo dinámico y sostenible de tu país o región.
- 🚲 Atrévete a aportar ideas audaces que hagan que tu país y región sobresalgan en el mapa de Europa.
- 🚲 Aprende de la experiencia de los países más beneficiados por las inversiones en ciclismo. Si buscas conocimientos no dudes en contactar con nosotros. Nuestra misión es poner en contacto a expertos en planificación ciclista con responsables de toma de decisiones ambiciosos.
- 🚲 Consulta tus ideas con los socios pertinentes y no tengas miedo a aprender de sus conocimientos. Busca ONGs ciclistas en tu región para que te apoyen y aconsejen respecto a inversiones planificadas.
- 🚲 Usa la visión general de las necesidades de inversión, si está disponible a nivel nacional o regional, para crear proyectos que completen los vacíos de infraestructura en el área.
- 🚲 Escucha las necesidades, esperanzas y preocupaciones de los habitantes de tu región. Pregúntales qué mejoraría su vida en un aspecto dado. Menos tráfico, menos ruido, menos polución – suelen ser respuestas repetidas en especial entre residentes urbanos.

Si trabajas en política regional a nivel europeo:

- 🚲 Anima a los Estados Miembros a incluir objetivos de transporte sostenible, incluyendo el uso de la bici, en sus documentos de programación.
- 🚲 Muestra la determinación de la UE para conseguir los objetivos del Pacto Verde y enfoca la atención de los Estados Miembros al modo en que las inversiones en movilidad con cero emisiones puede contribuir a conseguir los objetivos establecidos.
- 🚲 Conciencia a los Estados Miembros de la importancia de implementar recomendaciones específicas para cada país, también en el campo del transporte sostenible.

- 🚲 Demuestra que la CE asume seriamente las obligaciones de las naciones establecidas en sus PNIECs.
- 🚲 Comparte el conocimiento de medidas positivas adoptadas en países con mayor éxito a la hora de cumplir los objetivos europeos del clima.
- 🚲 Enfoca la atención de los Estados Miembros al incremento en inversión en infraestructura ciclista durante la pandemia y los efectos beneficiosos de este medio de transporte para reducir el contagio del virus.

Cualquiera que sea tu papel al preparar documentos de programación para el siguiente ejercicio económico, estamos preparados para prestarte el apoyo que necesites para garantizar tanta financiación como sea posible para tus proyectos ciclistas.

Esperamos que esta Guía sea una herramienta útil para conseguir este objetivo. Pero en caso de tener preguntas o dudas, no tengas problema en contactar con nuestros expertos.

Aquí están los miembros del equipo de la ECF con los que puedes ponerte en contacto: [Fabian Küster](#), ECF Oficial superior de políticas (f.kuester@ecf.com)



10. ANEXO: LOS BENEFICIOS EN DETALLE DE LAS INVERSIONES CICLISTAS PARA EUROPA

10.1 ECONOMÍA

PRODUCCIÓN:

- 🚲 La previsión de análisis de Goldstein Research es que la industria de la bicicleta en Europa alcance casi 20 billones para el 2024⁶⁵ y se espera que crezca un 5.5% anual.
- 🚲 En comparación se espera que el mercado del automóvil europeo crezca sólo un 1.7% hasta 2024.

TURISMO:

- 🚲 Se calcula que hay unos 2.3 billones de desplazamientos de cicloturismo al año en la UE, con un valor económico total de 44 bn EUR.
- 🚲 El cicloturismo se vincula a unos 525 000 puestos de trabajo en la UE.
- 🚲 En Francia los cicloturistas gastan casi un 20% más que el turista medio.

LOGISTICS:

- 🚲 Las bicis cargo pueden reemplazar los siguientes porcentajes de desplazamientos motorizados en áreas urbanas:
 - + 23-25 % de entregas comerciales en ciudades
 - + 50 % de servicios comerciales y mantenimiento
 - + 77% de logística privada (tiendas, ocio, transporte de niños)

COMERCIO:

- 🚲 Los clientes que se mueven en bici gastan más que los que usan el coche, ya sea en un cierto periodo de tiempo o en relación con el espacio de aparcamiento necesario para ellos.
- 🚲 Los ciclistas compran a nivel local y son clientes más leales.
- 🚲 Si una calle da más espacio al ciclista y al peatón y menos al coche, la ausencia de clientes que venían en coche queda más que compensada con los clientes que vienen a pie o en bici.
 - En Londres las vacantes de minoristas bajaron un 17% y los valores de alquiler subieron un 7.5% tras las mejoras en movilidad activa en las calles con tiendas y centros urbanos.

CONSTRUCCIÓN Y MANTENIMIENTO DE INFRAESTRUCTURA DE CARRETERAS:

- 🚲 Los costes anuales para la construcción y mantenimiento de infraestructuras para transporte motorizado que se ahorran con el uso de la bicicleta son de 2.9 bn EUR al año en la UE.
- 🚲 Una milla de carril bici protegido de alta calidad se calcula que cuesta 0.21 millones EUR, mientras que una autovía urbana cuesta 50 millones de dólares por milla, o 240 veces más.

ATASCO:

⁶⁵ European Bicycle Market: Size, Trends, Share, Growth Drivers, Restraints, SWOT Analysis, Demand, Trade Data & Regional Outlook With COVID-19 Impact | Forecast Period 2017-2030, Goldstein Market Intelligence, ed. 2020, available at: <https://www.goldsteinresearch.com/report/europe-bicycle-industry-analysis>

- 🚲 El valor del alivio de los atascos con el uso de la bicicleta en la UE se calcula en 6.8 bn EUR al año.
- 🚲 Los costes totales por atascos para la economía de la UE se han calculado en más de 240 bn EUR al año o casi el 2% del PIB de la UE.
- 🚲 Varias investigaciones locales de Europa y de EE.UU. muestran a su vez los beneficios de la bicicleta para reducir los atascos:
 - Las mejoras en ciclismo conllevan un 45% menos de tráfico de coches y transporte público más rápido (Copenhague, Dinamarca).
 - Las autopistas ciclistas reducen el tiempo de los atascos en 3.8 millones de horas (Holanda). + La red de autopistas ciclistas reduce la necesidad de 50.000 desplazamientos diarios en coche (área del Ruhr area, Alemania).
 - El programa de bicicletas compartidas alivia los atascos en obras en ciudad (Burdeos, Francia).
 - También reduce los atascos en un 4% (Washington DC, EE.UU).

CONECTIVIDAD Y MULTIMODALIDAD:

- 🚲 El uso de la bicicleta ayuda a crear cadenas de movilidad sostenible.
 - Una investigación de los Países Bajos muestra que el 44% de viajeros de tren en Holanda usa la bici para llegar a la estación de tren desde casa. El uso de la combinación bici y tren conlleva un menor uso del coche.

RESILIENCIA:

- 🚲 El ciclismo, incluyendo la logística, hace a las culturas más resilientes al proporcionarles opciones de transporte también en casos de emergencia como pandemias, catástrofes naturales o atentados terroristas.

10.2 TECNOLOGÍA

ELECTROMOVILIDAD:

- 🚲 En 2017 más del 10% de las bicicletas vendidas en Europa eran eléctricas, frente al 1.5% de coches
- 🚲 Desde 2006 las ventas de bicicletas eléctricas se han multiplicado por 20, con un crecimiento medio anual de casi un 30%.
- 🚲 Cuando Francia introdujo un plan nacional de incentivo a la compra de bicicletas eléctricas en 2017, el 61% de los beneficiarios declararon en una encuesta que usaban las bicicletas eléctricas para reemplazar los desplazamientos en coche.

BICI COMPARTIDA:

- 🚲 Compartir bici hace que los desplazamientos al trabajo y en el trabajo sean más eficientes e incrementa la conectividad en ciudad proporcionando un acceso fácil y rápido primera-última milla, potenciando la productividad en la economía urbana.
- 🚲 En el sistema de Dublín, cada euro invertido originaba 12.3 euros de beneficios en tiempo, más beneficios económicos y beneficios para la salud. El valor del ahorro de tiempo solamente está entre los 6 – 10.4 millones de euros.

10.3 MEDIO AMBIENTE Y RECURSOS

POLUCIÓN DEL AIRE:

- 🚲 Valor de reducción de polución del aire por el uso de la bicicleta: 435 millones de euros
- 🚲 Es el mayor riesgo individual medioambiental para la salud en Europa, con unas 400 000 muertes prematuras al año.

EMISIONES DE CO2:

- 🚲 El uso de la bicicleta supone un ahorro equivalente a más de 16 millones de tons de CO2 por año en la UE.
- 🚲 Valor de los ahorros: 600 a 5.630 millones de euros, dependiendo del Coste Social del Carbono

CONTAMINACIÓN ACÚSTICA:

- 🚲 El valor actual de la reducción de la contaminación acústica por el uso de la bicicleta es de 300 millones de euros.
- 🚲 La contaminación acústica por el tráfico por carretera es la causa de unas 8 900 muertes prematuras y casi 800 000 casos adicionales de hipertensión al año en Europa.

POLUCIÓN DE AGUA Y SUELO + AHORRO DE ESPACIO:

- 🚲 La infraestructura ciclista necesita menos espacio que la de los coches. Esto implica menos suelo sellado, menos polución de suelo y de agua.
- 🚲 La creación de infraestructura ciclista en vez de la del coche también trae consigo más tierra disponible para inversiones lucrativas en las regiones más atractivas.

AHORRO DE COMBUSTIBLE:

- 🚲 Los niveles actuales del uso de la bicicleta en la UE traen consigo ahorros de combustible de más de 3 billones de litros al año, el consumo del transporte por carretera de un país como Irlanda.
- 🚲 El valor de este ahorro de combustible es de casi 4 billones de euros.

PRODUCCIÓN DE RESIDUOS:

- 🚲 El peso medio de un coche en la UE en 2017 fue de casi 1400 kg, una bici es raro que pese más de 20 kg, o el 1.5% del peso de un coche. Esto significa que se necesitan menos recursos para su construcción.
- 🚲 Algunos recursos son iguales, pero en mucha menos cantidad (e.g. acero, aluminio, polímeros), otros como el platino o el paladio para catalizadores, que causan emisiones significativas y daños medioambientales para su extracción no se usan para fabricar bicicletas.

10.4 SALUD

- 🚲 El uso de la bicicleta previene 18 110 muertes prematuras al año en la UE-28. Se corresponde con un valor económico de EUR 52 bn al año.
- 🚲 También contribuye a una vida más sana al ayudar en la prevención de muchas enfermedades crónicas y graves, por ejemplo: cardiovasculares, diabetes (tipo 2), cáncer de pecho, cáncer de colon, osteoporosis.

SALUD MENTAL:

- 🚲 La actividad física moderada como el ciclismo reduce el riesgo de Alzheimer en un 29% y de deterioro cognitivo en un 26%.
- 🚲 También tiene que ver con un 17% menos de posibilidades de caer en una depresión según un gran metaanálisis de estudios pertinentes.

DESARROLLO DE LOS MENORES:

- 🚲 4 horas después de llegar al aula, los niveles de concentración de los niños que van a la escuela en bici o a pie son un 8% más altos que los que viajan en coche.

ABSENTISMO:

- 🚲 Los empleados que van en bicicleta al trabajo suelen tener de media 1.3 días menos de ausencia por enfermedad al año.
- 🚲 Esto conlleva una ganancia de casi 5 bn EUR al año para la patronal en la UE.
- 🚲 Esta cantidad se corresponde aproximadamente con el coste directo e indirecto de las ausencias por enfermedad en la economía austriaca.

10.5 BENEFICIOS SOCIALES Y SATISFACCIÓN VITAL

CALIDAD DEL TIEMPO:

- 🚲 Investigaciones de Londres, Montreal, EE. UU. y Colombia demuestran que los viajeros en bici son los más satisfechos o están entre los más satisfechos con sus desplazamientos al trabajo.

ESPACIO PÚBLICO:

- 🚲 La bicicleta es muy eficiente en el espacio: En una hora pasan 7 veces más bicis que coches por un espacio de 3.5m de ancho en un contexto urbano.
- 🚲 El espacio que necesita un coche para aparcar puede servir hasta para 15 bicicletas.

IGUALDAD:

- 🚲 Los costes anuales de tener y usar una bici sólo llegan a un 5% o 10% (para bicicletas eléctricas) de los costes de tener y usar un coche. Al proporcionar una opción de transporte barata, la bicicleta puede contribuir a un mejor acceso a trabajos y participación en la vida social para grupos de población vulnerable.
- 🚲 En Estados Unidos los hogares con menos ingresos — menos de \$20.000 al año — tienden a tirar de la bici el doble que el resto de la población para las necesidades básicas de transporte, como ir al trabajo.

IGUALDAD DE GÉNERO:

- 🚲 La investigación muestra que las mujeres tienden a beneficiarse más de niveles altos del uso de la bicicleta. Por ejemplo, puesto que todavía se ocupan de la movilidad en la mayoría de los casos de niños y personas mayores en sus familias, tienen más tiempo libre si los niños y los mayores pueden moverse en bici de forma independiente sin necesitar que los lleven en coche.

CONECTIVIDAD SOCIAL:

- 🚲 El ciclismo es una actividad social. Al juntar a la gente y conectar vecindarios, proporciona el potencial de mejora de las interacciones sociales y el intercambio entre las partes. Puede conectar a gente de diferentes entornos y clases sociales, mejorando así la cohesión de la sociedad.

ACCESIBILIDAD:

- 🚲 La bicicleta mejora la accesibilidad, no sólo al empleo sino también a lugares de intercambio social y cultural.
- 🚲 En los últimos años las clases de ciclismo para los refugiados han sido una historia de éxito en países de la UE como Suecia, Alemania, Holanda o Finlandia. A menudo gestionadas por organizaciones pertenecientes a la ECF, estas iniciativas otorgan a los refugiados, y en particular a las mujeres, la posibilidad de participar más activamente en la sociedad, proporcionándoles un acceso fácil a opciones importantes.

11. Bibliography

Legislación principal:

1. Proposal for a Regulation of the European Parliament and of the Council laying down common provisions on the European Regional Development Fund, the European Social Fund Plus, the Cohesion Fund, and the European Maritime and Fisheries Fund and financial rules for those and for the Asylum and Migration Fund, the Internal Security Fund and the Border Management and Visa Instrument COM/2018/375 final - 2018/0196 (COD).
2. Proposal for a regulation of the European Parliament and of the Council on the European Regional Development Fund and on the Cohesion Fund COM/2018/372 final - 2018/0197 (COD).

Acuerdos de asociación y programas operativos:

1. Integrated Regional Operational Programme: Slovakia 2014-2020.
2. Operational Programme: Andalucía 2014-2020.
3. Operational Programme: Bourgogne 2014-2020.
4. Operational Programme: Bourgogne 2014-2020.
5. Operational Programme: Lombardia 2014-2020
6. Operational Programme: Lorraine 2014-2020.
7. Operational Programme: Mecklenburg-Vorpommern 2014-2020.
8. Operational Programme: Toscana 2014-2020
9. Partnership Agreement: România 2014-2020.
10. Partnership Agreement: Croatia 2014-2020.
11. Partnership Agreement: Czech Republic 2014-2020.
12. Partnership Agreement: France 2014-2020.
13. Partnership Agreement: Lithuania 2014-2020.
14. Partnership Agreement: Poland 2014-2020.
15. Partnership Agreement: Slovakia 2014-2020
16. Partnership Agreement: Spain 2014-2020

Documentos específicos por país:

1. 2020 European Semester: Country Report – Spain.
2. 2020 European Semester: Country-Specific Recommendations – Spain.
3. National Energy and Climate Plan – Spain.

Otras fuentes importantes:

1. Handbook on the external costs of transport, European Commission, January 2019.
2. The benefits of cycling. Unlocking their potential for Europe, ECF, December 2018.
3. Cycling for Growth Using European Funds, ECF, December 2014.
4. Buekers J., Dons E., Elen B., Int Panis L., Health impact model for modal shift from car use to cycling or walking in Flanders: Application to two bicycle highways, Journal of Transport & Health.
5. Dossier de presse véloroutes et voies vertes. Devenir la Région leader sur le tourisme à vélo, Région Auvergne-Rhône-Alpes, June 2017.
6. European Bicycle Market: Size, Trends, Share, Growth Drivers, Restraints, SWOT Analysis, Demand, Trade Data & Regional Outlook With COVID-19 Impact | Forecast Period 2017-2030, Goldstein Market Intelligence, ed. 2020.
7. Fabian Küster, Maya Watson: Cycling Underrepresented in EU Member States' Final National Energy and Climate Plans. ECF, October 2020.

European Cyclists' Federation asbl

Rue Franklin 28
1000 Brussels, Belgium
office@ecf.com

