



Transporte en bicicleta: Movilidad urbana sostenible frente al Covid-19.

Bélgica, Colombia, España, Francia, Reino Unido y Unión Europea

Autoras

Claudia Cuevas Saavedra
Email: ccuevas@bcn.cl
Tel.: (56) 32 226 3146

Marcela Cáceres Lara
Email: mcaceres@bcn.cl
Tel.: (56) 32 226 3934

Resumen

Desde su inicio, en China, la pandemia del coronavirus COVID-19 ha provocado la muerte de más de 450 mil personas y ha contagiado a más de 8,3 millones en todo el mundo, muchas de las cuales residen en grandes centros urbanos. Autoridades en distintos países, a nivel local y gubernamental, han adoptado medidas que reducen los eventuales efectos negativos producidos por el aumento del uso del automóvil en zonas urbanas, así como, el distanciamiento físico y el volumen de pasajeros en el transporte público.

Así, para generar una mayor movilidad de las bicicletas en el transporte urbano España ha ampliado las zonas para ciclistas y fomentado su uso compartido; Colombia ha expandido las ciclovías y reemplazado puentes peatonales por pasos a nivel con estaciones del sistema de bicicletas públicas; Bélgica ha reconvertido espacios utilizados por automóviles en zonas de reunión y Unión Europea ha expandido las ciclovías y reconvertido km. para el ciclismo.

Por otra parte, se ha impulsado paquetes con ayuda financiera para el desarrollo e impulso de la movilidad urbana sostenible para el transporte en bicicleta. Francia ha destinado ayuda financiera a reparación de bicicletas, instalación de estacionamientos y habilitación de ciclovías temporales; Reino Unido apoyo económico para nuevas ciclovías, habilitación de éstas en carreteras y expansión de las ya existentes y Unión Europea para apoyar inversiones en ciclismo.

Finalmente, se incluye la promoción del uso de la bicicleta por parte de OMS Europa, la habilitación de datos del impacto del COVID-19 en el transporte público por parte de UNECE e iniciativas desarrolladas en Chile.

Nº SUP: 125770

Introducción

Este documento presenta una revisión de experiencias desarrolladas alrededor del mundo con el objeto de incentivar el uso de la bicicleta para facilitar la movilidad urbana, incorporando medidas tales como:

- Ampliar los espacios para caminantes y ciclistas,
- Reducir la velocidad máxima permitida de los vehículos para darles mayor seguridad;
- Aumentar y habilitar nuevos bici-estacionamientos;
- Habilitar ciclovías de emergencia;

- Redoblar la infraestructura para bicicletas, definir zonas de baja velocidad;
- Reconvertir calles de doble sentido en un solo sentido;
- Declarar “servicio esencial” la reparación de este tipo de transporte;
- Reasignar a bicicletas calzadas destinadas antes a buses y vehículos particulares;
- Acceso gratuito por tiempo limitado para trabajadores de primera línea al servicio de transporte compartido;
- Incentivos económicos gubernamentales para comprar una bicicleta o para repararlas¹.

Todas estas medidas apuntan a la bicicleta como un medio de transporte, eficiente, saludable, limpio, sostenible y económico que tiene un impacto en la reactivación del turismo² y en la forma de repensar el desplazamiento de las personas³, por cuanto evita el hacinamiento y los focos de contagio que se producen en el transporte público urbano, convirtiéndola en el medio de transporte que permite, con la infraestructura necesaria, enfrentar los actuales problemas sanitarios siendo un medio que coopera a enfrentar la reapertura.

En este mismo sentido, Juan Antonio Carrasco, investigador del **Centro de Desarrollo Urbano Sustentable, CEDEUS** señala que *“la experiencia de otras ciudades, sumada a nuestro conocimiento local, muestran que implementar medidas para favorecer la bicicleta y caminata en nuestras ciudades tiene sentido desde el punto de vista de la equidad y salud. [...] Privilegiar la caminata y la bicicleta no solo impacta los viajes de menos de 5 km, sino que también la intermodalidad y especialmente el uso del transporte público en estas nuevas condiciones, en el acceso, egreso y espera de los buses”*⁴.

Los países analizados fueron seleccionados, principalmente, por incorporar dichas medidas a su estrategia gubernamental para combatir el COVID-19.

Las traducciones son propias y la información puede variar en el corto plazo⁵, atendido lo dinámico de las medidas de desconfinamiento en cada país.

I. Organismos internacionales

La **Organización Mundial de la Salud para Europa, OMS Europa** (World Health Organization. Regional Office for Europe), señala, que si bien, las ciudades de todo el mundo están introduciendo una amplia gama de medidas para limitar los contactos físicos para prevenir y frenar la pandemia de COVID-19, muchas personas necesitan movilizarse por las ciudades para llegar a sus lugares de trabajo, satisfacer sus necesidades diarias esenciales o brindar asistencia a personas vulnerables. Por lo mismo, hace un llamado para que siempre que sea posible, considere andar en bicicleta o caminar. Esto proporciona distanciamiento físico mientras lo ayuda a cumplir con los requisitos mínimos para la actividad física diaria, que puede ser más difícil debido al aumento del teletrabajo y al acceso limitado al deporte y otras actividades recreativas⁶.

Por su parte, la **Comisión Económica de las Naciones Unidas para Europa** (United Nations Economic Commission for Europe, UNECE)⁷ a través de su Comité de Transporte Interior y el Programa

¹ *Rapid Response: Emerging Practices for Cities*. Disponible en: <http://bcn.cl/2ed9x> (junio 2020)

² Algunos textos hablan de “cicloturismo”.

³ *Cycling*. Disponible en: <http://bcn.cl/2eehl> (junio 2020)

⁴ *Bicicleta y caminata en tiempos de emergencia*. Disponible en: <http://bcn.cl/2ef88> (junio 2020)

⁵ A veces, el URL cambia cuando se actualizan contenidos. Todos los sitios web, al 19 junio 2020, han sido chequeados.

⁶ *Moving around during the COVID-19 outbreak*. Disponible en: <http://bcn.cl/2ee2e> (junio 2020)

⁷ *Transport*. Disponible en: <http://bcn.cl/2ee3j> (junio 2020)

Pan europeo de Salud y Medio Ambiente del Transporte (The Transport, Health and Environment Pan-European Programme, THE PEP)⁸ impulsa la conectividad inteligente y la movilidad sostenible⁹.

Para apoyar la recuperación sostenible post COVID-19, la Comisión pone a disposición datos de transporte terrestre¹⁰, tales como, número de pasajeros y número de pasajeros por km. a nivel ciudad (incluido el transporte público, el tráfico de la red de carreteras y ferrocarriles, el transporte de carga interior, los registros de vehículos, la seguridad vial), así como, el tráfico marítimo y/o portuario, producido a corto plazo y que proporciona información sobre el impacto del coronavirus en los sistemas de transporte. Además, liberó un conjunto de datos¹¹ con cifras, a nivel ciudad, de las redes de metro y tranvía de más de 140 ciudades que permite hacer un seguimiento al transporte público para aportar evidencia a la toma de decisiones.

Con la disponibilidad de datos, es posible observar lo que sucede en la ciudad de Nueva York, que “mientras el tráfico de vehículos disminuye, el ciclismo aumenta”¹². Durante marzo de 2020 y después del estímulo del alcalde para evitar que el transporte público colapsara, el ciclismo tuvo un aumento significativo de un 50%.

Ciudades C40 (C40 Cities)¹³, es una red internacional que reúne a noventa y seis alcaldes de todo el mundo constituyó el *Grupo de Trabajo de Recuperación C40 COVID-19* (C40 COVID-19 Recovery Task Force) que impulsa la movilidad activa¹⁴ (caminata y ciclismo). El 7 de mayo, treinta y ocho alcaldes – entre ellos el Intendente de Santiago, Felipe Guevara– firmaron el manifiesto **No volver a los negocios como de costumbre: los alcaldes se comprometen con la recuperación económica de COVID-19** (“No return to business as usual”: mayors pledge on covid-19 economic recovery)¹⁵ que considera entre otras medidas, la expansión de ciclovías.

Por último, C40 tiene un **Centro de Conocimiento** (*Hub Knowledge*) donde se comparten conocimientos y recursos prácticos de “ciudades líderes en el ámbito climático”¹⁶, directrices para la implementación que permiten poner en marcha y replicar experiencias exitosas. Una de las guías es **Priorizar a ciclistas y peatones para una recuperación más segura y fuerte** (*Prioritising cyclists and pedestrians for a safer, stronger recovery*)¹⁷ proporciona implementaciones en países de Europa y Latinoamérica.

II. Unión Europea

La Comisión Europea publicó **COVID-19: Directrices sobre el restablecimiento progresivo de los servicios de transportes y conectividad** (*COVID-19: Guidelines on the progressive restoration of transport services and connectivity*)¹⁸ sobre cómo reanudar de manera segura los viajes y el turismo a medida que las restricciones de COVID-19 comienzan a suavizarse.

⁸ *The PEP*. Disponible en: <http://bcn.cl/2ed8o> (junio 2020)

⁹ Más información: “Resolución del Parlamento Europeo sobre movilidad urbana sostenible”. Disponible en: <http://bcn.cl/2eg7z> (junio 2020)

¹⁰ *Data sources on Coronavirus impact on transport*. Disponible en: <http://bcn.cl/2ee3m> (junio 2020)

¹¹ *Tram and metro data*. Disponible en: <http://bcn.cl/2ed8i> (junio 2020)

¹² *Will the pandemic spark a change in urban mobility?*. Disponible en: <http://bcn.cl/2ed7n> (junio 2020)

¹³ *C40 Cities*. Disponible en: <http://bcn.cl/2edxg> (junio 2020)

¹⁴ De acuerdo con la Subdirección de Movilidad del Área Metropolitana del Vallé de Aburrá, Colombia: “Usar el cuerpo para caminar o impulsar otros medios de transporte”. Disponible en: <http://bcn.cl/2eg9k> (junio 2020)

¹⁵ *No return to business as usual: mayors pledge on covid-19 economic recovery*. Disponible en: <http://bcn.cl/2edxz> (junio 2020)

¹⁶ Traducción de “leading climate cities”.

¹⁷ *Prioritising cyclists and pedestrians for a safer, stronger recovery*. Disponible en: <http://bcn.cl/2edym> (junio 2020)

¹⁸ *COVID-19: Directrices sobre el restablecimiento progresivo de los servicios de transportes y la conectividad*. Disponible en: <http://bcn.cl/2e74v> (junio 2020)

En varias regiones y ciudades de los Estados miembros ya se ha implementado el extender pavimentos y ciclovías, adaptar horarios y desarrollar tecnologías innovadoras para gestionar los flujos de pasajeros y evitar el hacinamiento además, se está replanteando la movilidad activa, caminata y ciclismo, como una opción de movilidad segura y más atractiva frente al COVID-19¹⁹: áreas urbanas con ampliaciones temporales de pavimentos y un mayor espacio en la carretera para facilitar a la población el moverse de una manera segura y eficiente, reducción de los límites de velocidad máxima de los vehículos en áreas de mayor movilidad activa.

Ya en su discurso al Parlamento Europeo, a comienzos de 2020, la **Comisionada para el Transporte de la Comisión Europea** Adina-loana Vălean²⁰ manifestó que el futuro del transporte y la movilidad – inteligente y sostenible se centran en la sostenibilidad. En este contexto, las acciones políticas se orientarán al Pacto Verde Europeo (*European Green Deal*)²¹ que garantizará la contribución del transporte a la neutralidad climática, acuerdo que permitirá que al 2050 la Unión Europea sea climáticamente neutra.

Para lograr el impacto deseado es necesario un cambio de enfoque al transporte e implementar la infraestructura para el ciclismo y medidas asociadas, para esto la Comisión Europea preparó la **Guía para proyectos de ciclismo en la UE. Movilidad y transporte** (*Guidance for Cycling Projects in the EU*)²² que entrega orientación, mejores prácticas y otros recursos que permiten afrontar dichos desafíos.

En la misma línea, el Vicepresidente Ejecutivo de la Comisión Europea, Frans Timmermans, señala que las inversiones en ciclismo pueden financiarse con el último apoyo de €20 mil millones²³ a los Estados miembros. Dentro de este paquete de movilidad urbana, la Comisión está asignando este dinero, junto a medidas para fortalecer la carga de automóviles eléctricos y el transporte público, con fondos regionales de la Unión Europea²⁴.

La Federación Europea de Ciclistas (*European Cyclists' Federation, ECF*) emitió una serie de **Recomendaciones**²⁵ referentes a la movilidad en bicicleta, de tal forma, de tener calles más saludables y seguras después de la pandemia de coronavirus. Éstas comprenden:

1. La reconversión de 95.000 km. para el ciclismo
2. La reducción de la velocidad máxima en las ciudades a 30 km/hr.
3. El financiamiento para bicicletas eléctricas y transporte de carga de bicicletas
4. El diseño de una logística para el despacho en bicicletas
5. La entrega de paquetes de asistencia para el cicloturismo

La ECF junto a otras cuatro organizaciones de ciclismo (*Industries Europe, Confederation of the European Bicycle Industries, European Cycle Logistics Federation, European Bicycle Manufacturers' Association* y la *International Mountain Biking Association Europe*) suscribió una **Carta abierta**²⁶ enviada a la Comisionada para el Transporte de la Comisión Europea que entrega recomendaciones, algunas

¹⁹ *European Commission releases COVID-19 related guidance on urban mobility*. Disponible en: <http://bcn.cl/2egp6> (junio 2020)

²⁰ *Commissioner Vălean's Speech: 'EU strategy for mobility and transport: measures needed by 2030 and beyond'*. Disponible en: <http://bcn.cl/2eefi> (junio 2020)

²¹ *Un Pacto Verde Europeo*. Disponible en: <http://bcn.cl/2eegk> (junio 2020)

²² *Guidance for Cycling Projects in the EU. Mobility and transport*. Disponible en: <http://bcn.cl/2eehn> (junio 2020)

²³ Unos \$18.513.006 billones de pesos.

²⁴ *Cycling on equal terms with other modes in EU's latest investment package*. Disponible en: <http://bcn.cl/2egp9> (junio 2020)

²⁵ *ECF Recommendations*. Disponible en: <http://bcn.cl/2ef10> (junio 2020)

²⁶ *Open letter "Investing in cycling to fast track the EU green recovery and EU Green Deal"*. Disponible en: <http://bcn.cl/2eejz> (junio 2020)

ya planteadas de manera individual por ECF, que garantizan una recuperación sostenible en línea con el Acuerdo Verde de la Unión Europea (UE):

1. Fondo centralizado de acceso a bicicletas eléctricas de la UE
Este permitirá que los beneficios de las bicicletas eléctricas estén disponibles en todos los países de la UE, incluidas bicicletas compartidas y bicicletas para servicios comerciales, y estimulará empleos europeos en empresas de todos los tamaños,
2. Red integral de los llamados "carriles COVID" o infraestructura similar
El objetivo es facilitar, inmediatamente, el acceso a la bicicleta en las ciudades y estimular la movilidad verde y sostenible. Convertir 95.000 km. de la red de carreteras para mayores desplazamientos como para entregas comerciales. Los carriles han de ser permanentes. Se ha calculado un fondo de €5,4 mil millones²⁷ como la cantidad necesaria para abordar el mercado de bicicletas eléctricas, mediante la implementación de las primas de compra o esquemas para compartir bicicletas, alquilar y arrendar.
3. Aprovechar el apoyo financiero de la UE para los objetivos de la Estrategia Europea de Ciclismo
La estrategia, presentada en 2017, debería implementarse en la política de la UE para lograr, a 2030, un aumento integral en el ciclismo en la UE, una contribución importante a los objetivos climáticos y medioambientales de la UE.
El gasto para el ciclismo en la UE es de €6.000 millones²⁸ por período presupuestario financiado a través de fondos centrales y estructurales. En el presupuesto que finaliza en 2020, se esperan gastos por solo €2 billones²⁹, por lo tanto, es necesario acelerar la asignación y la toma de fondos para que el ciclismo, en todos los niveles de la UE, llegue a al menos €6 billones en la próxima ronda presupuestaria³⁰.

III. España

El 13 de junio, el Gobierno Español promulgó el código³¹ **COVID-19: Movilidad de las Personas**³² que incorpora regulaciones específicas relativas al uso de la bicicleta. Éste considera:

- Mantener la distancia de seguridad³³
- Replanteamiento del uso del espacio público a favor de los que caminan y utilizan la bicicleta (en este orden de prioridad)
- Distancia de seguridad en la utilización de bicicletas, patines u otro tipo de implementos similares que será de 10 m.
- Elaboración y aprobación de *planes de adecuación de los espacios públicos* (artículo 10)

Por otra parte, la Ministra para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico y Vicepresidenta Cuarta del Gobierno, Teresa Ribera envió una **Carta a la Federación Española de Municipios, FEMP**³⁴ –por ser éstas las administraciones con competencias más directas y más próximas a los ciudadanos–, para solicitarles que impulsen planes que potencien el uso de la bicicleta durante la salida gradual de la pandemia de COVID-19. En la misiva, destaca que el uso de la bicicleta contribuye a: descongestionar

²⁷ Casi \$5 billones de pesos.

²⁸ Poco más de \$5,5 billones de pesos.

²⁹ Unos \$1.851 billones de pesos.

³⁰ Cabe señalar, que este plan se presentó en la Cumbre Anual de Industrias Europeas de Ciclismo 2020, agrupación que representa a más de 130 millones de ciudadanos que pedalean, regularmente y que genera beneficios externos de €150.000 millones al año, da más de 650.000 puestos de trabajo el mercado con la mayor penetración de tecnologías como las bicicletas electrónicas, el uso compartido de bicicletas y las bicicletas de reparto de carga.

³¹ Última actualización, 18 de junio del presente.

³² *COVID-19: Movilidad de las personas*. Disponible en: <http://bcn.cl/2egqt> (junio 2020)

³³ También llamado "distanciamiento físico" o "distanciamiento social".

³⁴ *Nota de prensa MITECO*. Disponible en: <http://bcn.cl/2ef1s> (junio 2020)

el transporte público; mantener la distancia de seguridad; evitar el uso masivo de automóviles particulares y; apostar por un nuevo paradigma de movilidad sostenible que considera tanto la reducción de las necesidades de desplazamientos (fomento del teletrabajo), como la concentración de los movimientos (flexibilidad horaria) y el fomento de medios de transporte sostenibles, incluida la movilidad activa y otras modalidades de micromovilidad³⁵. Las medidas propuestas³⁶, a ciudades con más de 5.000 habitantes, incluyen:

- Impulsar servicios públicos de bicicleta compartida, adoptando las medidas higiénicas necesarias para evitar contagios;
- Ampliar las zonas peatonales y para ciclistas, que podría incluir la reserva del carril derecho de las principales vías urbanas o la limitación a 30km/h la velocidad máxima para las calles con un solo carril por sentido;
- Establecer corredores en las zonas periurbanas que comuniquen los centros de las ciudades con polígonos industriales, municipios cercanos o campus universitarios;
- Considerar la bicicleta como medio de transporte y no como herramienta de ocio para que pueda ser utilizada y vista como vehículo autorizado en los desplazamientos;
- Reducir, en la medida de lo posible, las restricciones para llevar una bicicleta en los transportes colectivos, además de facilitar y reforzar la intermodalidad y la integración de los servicios de préstamo en las tarifas;
- Fomentar aparcamientos seguros para bicicletas en los centros de trabajo, estaciones de autobuses y de cercanías y otros puntos estratégicos y;
- Promover campañas de difusión para dar visibilidad a la bicicleta como medio de transporte autorizado y recomendable y aconsejar buenas prácticas en su uso para evitar contagios y cumplir las normas municipales.

Por su parte, ya en octubre de 2019, el Gobierno presentó la **Estrategia Estatal de la Bicicleta**³⁷ para el periodo 2020-2025, alineada con la **Agenda 2030 de Naciones Unidas**, en la cual señala que la bicicleta es un potente instrumento de cambio que contribuye, positivamente, a la consecución de 11 de los 17 Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS)³⁸. Ésta pone en valor la bicicleta como instrumento que produce valor público a la sociedad en su conjunto, que contribuye positivamente a las políticas públicas de movilidad urbana, de calidad del aire, de igualdad y, en general, de apoyo al desarrollo regional sostenible; reconoce el género como un diferenciador importante en la movilidad. Los beneficios asociados al incremento de su uso son:

- Salud: mejora de la salud física y mental, incrementa la esperanza de vida, reduce del sedentarismo, etc.;
- Movilidad: reduce la congestión y el estrés del tráfico, mejora la seguridad vial en su conjunto, minimiza la presión sobre el transporte público, etc.;
- Economía: genera empleo e inversiones para la economía local y rural, crea tejido tecnológico e industrial, contribuye a la reducción del gasto sanitario, etc. y;
- Sostenibilidad: no produce ruidos, no genera emisiones de gases o partículas, contribuye al ahorro energético, etc.

Sobre las prioridades: conseguir un cambio modal a la bicicleta, promover la vida saludable de las personas, fomentar y proteger el ocio y el deporte en bicicleta, aprovechar el potencial del turismo en bicicleta y coordinar la acción del Estado, se formulan prioridades, ejes de actuación y áreas estratégicas (figura. 1) e instrumentos (figura. 2):

³⁵ Por ejemplo, patineta eléctrica, scooter y scooter eléctrico, también llamados “skate” o “skateboard”.

³⁶ Nota de prensa. Op. Cit. 22

³⁷ *Estrategia Estatal por la Bicicleta*. Disponible en: <http://bcn.cl/2ef2a> (junio 2020)

³⁸ ODS 1, 2, 3, 5, 7, 8, 9, 11, 12, 13 y 17.

Figura 1: Ejes de actuación y áreas estratégicas



Fuente: Estrategia Estatal por la Bicicleta

Figura 2: Ejes de actuación e instrumentos de ejecución



Fuente: Estrategia Estatal por la Bicicleta

Finalmente, en el “*proceso de desescalada*” –salida paulatina de la crisis provocada por COVID-19– el gobierno español difundió información a través de un **folleto** (figura. 3) que entrega recomendaciones

para el uso de la bicicleta como una alternativa limpia que contribuye a la descongestión del transporte público y facilita la distancia de seguridad.

Figura 3: Recomendaciones Gobierno español para uso bicicleta

Recomendaciones de uso de la bicicleta en el proceso de desescalada

Dirigidas especialmente a municipios de más de 5.000 habitantes

En el proceso de paulatina salida de la crisis sanitaria provocada por COVID-19, la bicicleta puede constituir una alternativa limpia que ayude a descongestionar el transporte público y facilitar la distancia de seguridad

<h3 style="margin: 0;">Bicicletas públicas</h3> <p style="font-size: small; margin: 0;">Impulsar la apertura de los servicios de bicicleta compartida pública, con las necesarias cautelas para evitar contagios</p> 	<h3 style="margin: 0;">Espacios para ciclistas y peatones</h3> <p style="font-size: small; margin: 0;">Implantar infraestructuras provisionales de bajo coste para la ampliación de zonas peatonales y ciclistas</p> <p style="font-size: small; margin: 0;">Por ejemplo, la reserva del carril derecho en grandes arterias o la reducción de la velocidad en ciudad (no superar 30 km/h en vías de un solo carril por sentido)</p> 
<h3 style="margin: 0;">Vehículo autorizado</h3> <p style="font-size: small; margin: 0;">Identificar la bicicleta como vehículo autorizado para el desplazamiento en las actividades y excepciones permitidas, evitando así potenciales malentendidos que puedan conllevar multa</p> 	<h3 style="margin: 0;">Transportes colectivos</h3> <p style="font-size: small; margin: 0;">Facilitar y reforzar la intermodalidad con modos de transporte colectivos (Metro y Cercanías), y la integración tarifaria de los sistemas de préstamo de bicis con títulos de transporte colectivo</p> 
<h3 style="margin: 0;">Corredores urbanos</h3> <p style="font-size: small; margin: 0;">Establecer corredores en zonas periurbanas que comuniquen polígonos, municipios vecinos o campus universitarios con los centros de las ciudades</p> 	<h3 style="margin: 0;">Aparcamientos seguros</h3> <p style="font-size: small; margin: 0;">Facilitar aparcamientos seguros para bicicletas en centros de trabajo, estaciones de autobuses, de cercanías y puntos estratégicos</p> 
<h3 style="margin: 0;">Campañas de difusión</h3> <p style="font-size: small; margin: 0;">Hacer visible la bicicleta como medio de transporte autorizado y recomendado</p> <p style="font-size: small; margin: 0;">Difundir buenas prácticas para su uso seguro</p> <p style="font-size: small; margin: 0;">Elaborar guías locales con las normas municipales para desplazarse en bici</p> 	<div style="display: flex; justify-content: space-between; align-items: center;"> <div style="text-align: center;"> <p style="font-weight: bold; margin: 0;">#ESTE VIRUS #LÓPARAMOS UNIDOS</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p style="font-size: x-small; margin: 0;">GOBIERNO DE ESPAÑA</p> </div> <div style="text-align: center;"> <p style="font-size: x-small; margin: 0;">VICEPRESIDENCIA CUARTA DEL GOBIERNO</p> <p style="font-size: x-small; margin: 0;">MINISTERIO PARA LA TRANSICIÓN ECOLÓGICA Y EL RETO DEMOGRÁFICO</p> </div> </div>

Fuente: Dirección General de Tráfico

IV. Colombia

De las iniciativas latinoamericanas, destaca la **Ciclo vía de Bogotá** donde la alcaldesa Claudia López anunció, como alternativa a los trenes y autobuses, que la ruta diurna de calles que normalmente está abierta solo los domingos, estará disponible para ciclistas y peatones durante todos los días de semana.

Así, se suman más de 76 km. de calles disponibles a los 550 km. de rutas permanente para bicicletas brindando a las personas alternativas al sistema de transporte público de la ciudad³⁹.

Un giro hacia la movilidad incluyente y sostenible en la ciudad, es la **eliminación de los puentes peatonales**⁴⁰ medida para privilegiar la movilidad de bicicletas, peatones y personas con movilidad reducida por sobre el transporte de automóviles.

En tanto, en junio, la alcaldía de Medellín inició obras en la ciclovía del Área Metropolitana del Valle de Aburrá para la nueva estación automatizada del **sistema de transporte público de bicicletas EnCicla**⁴¹.

Así también, la Secretaría Distrital de Movilidad de Bogotá, ha dispuesto información detallada de las ciclovías y conexiones para la circulación exclusiva de los ciclistas en **“Cómo funciona el transporte en Bogotá durante la cuarentena nacional”**⁴², donde se encuentra toda la información para el transporte en la ciudad a partir del 11 de mayo del presente. Finalmente, la alcaldía entrega información de utilidad⁴³ que favorece la circulación de bicicletas en la ciudad.

V. Bélgica

En la ciudad de Bruselas, a partir del 11 de mayo, todo el *Pentagone* (centro de la capital) pasó a ser un área de reunión, medida implementada para facilitar el respeto del distanciamiento social y el mantener una distancia de 1,5 m entre las personas.

En esta área, la circulación de vehículos automotores está autorizada a una velocidad máxima de 20 km/h, para respetar la prioridad de los peatones y la seguridad de los ciclistas. Los peatones pueden usar todo el ancho de la vía pública y ya no solo las aceras. Los ciclistas deben usar las ciclovías. A falta de éstas, deben conducir por el lado derecho de la calle. La medida tiene una duración de 3 meses, sujeto a una evaluación operativa periódica y teniendo en cuenta las medidas establecidas por el Consejo de Seguridad Nacional (*Conseil National de Sécurité*)⁴⁴.

VI. Francia

El Ministerio de Transición Ecológica y Solidaria (*Ministère de la Transition Écologique et Solidaire*), con el objeto de apoyar y fomentar el ciclismo a medida que se aliviaban las medidas de confinamiento en el país, anunció un **plan de €20 millones**⁴⁵ **para facilitar el uso de la bicicleta**. El plan que se despliega en colaboración con la Federación de Usuarios de Bicicletas (*Fédération des Usagers de la Bicyclette*, FUB)⁴⁶ y comprende:

- Impulso para la reparación de bicicletas con una cobertura de hasta €50⁴⁷ (sin impuestos) dentro de una red de reparadores de referencia.
- Cobertura, de hasta el 60%, de los costos de instalación de estacionamientos temporales.

³⁹ COVID-19 could affect cities for years. Here are 4 ways they're coping now. Disponible en: <http://bcn.cl/2eh4d> (junio 2020)

⁴⁰ Área Metropolitana le apuesta a la movilidad incluyente y sostenible. Disponible en: <http://bcn.cl/2eh55> (junio 2020)

⁴¹ EnCicla. Sistema de Bicicletas Públicas. Disponible en: <http://bcn.cl/2eh5a> (junio 2020)

⁴² Cómo funciona el transporte en Bogotá durante la cuarentena nacional. Disponible en: <http://bcn.cl/2eh5o> (junio 2020)

⁴³ Bicicletas. Disponible en: <http://bcn.cl/2eh59> (junio 2020)

⁴⁴ Le Pentagone en zone de renoncé. Ville de Bruxelles. Disponible en: <http://bcn.cl/2eb12> (junio 2020)

⁴⁵ Unos \$18.513 billones de pesos.

⁴⁶ Fédération Française des Usagers de la Bicyclette, FUB. Disponible en: <http://bcn.cl/2eb13> (junio 2020)

⁴⁷ \$43.200 pesos utilizando valor euro del día 4 de junio otorgado por el Banco Central.

- Entrenamiento gratuito para "volver al sillín", a fin de aprender a montar con seguridad. Comprende de 1 a 2 horas de aprendizaje, individualmente o en pequeños grupos, con un instructor experimentado⁴⁸.
- Paquete de movilidad sostenible que permite a los empleadores cubrir hasta €400⁴⁹ (exento de impuestos y de contribuciones a la seguridad social) de los costos de viaje, desde la casa al trabajo, en bicicleta, automóvil u otro servicio de movilidad compartida⁵⁰.

Asimismo, el gobierno está adoptando **medidas para establecer ciclovías temporales** por parte de las autoridades locales y regionales. Para ello, se está entregando apoyo técnico de los servicios del Estado, particularmente, del Centro de Estudios Ambientales (CEREMA) que ha distribuido folletos con información práctica destinados a los administradores de carreteras para asegurar la facilitación y coordinación de las iniciativas adoptadas por las autoridades locales para desarrollar el uso de bicicletas durante el período.

A lo anterior, se añade la simplificación reglamentaria, con el objeto de que el establecimiento de instalaciones temporales, como las ciclovías estén exentas de autorizaciones previas y; apoyo financiero. Para ello, los prefectos⁵¹ pueden utilizar el **Fondo de dotación de apoyo a la inversión local** (*Dotation de soutien à l'investissement local*, DSIL)⁵² para cofinanciar, caso a caso, las ciclovías temporales con las autoridades locales que no disponen de recursos suficientes⁵³.

Varias ciudades y departamentos han planificado o están planificando establecer ciclovías e instalaciones peatonales temporales. Así, la región de *Île-de-France* anunció planes para desplegar una red de carriles de bicicleta de 650 km. a través de París, en preparación para la flexibilización de las medidas de confinamiento⁵⁴.

En Niza, por su parte, el alcalde Christian Estrosi, desea probar durante un mes la prohibición de conducir en ciertos ejes para dejar espacio a las dos ruedas⁵⁵.

VII. Reino Unido

Gracias a los planes para impulsar un transporte más verde y activo, lanzado el 9 de mayo por el Secretario de Transporte, Grant Shapps y como parte de un **Fondo de viaje activo de emergencia de £250 millones de libras**⁵⁶, se crearán carriles para bicicletas, pavimentos más anchos, cruces más seguros y corredores solo para bicicletas y autobuses para animar a más personas a elegir alternativas al transporte público cuando necesiten viajar⁵⁷.

⁴⁸ *Sortie du confinement: le ministère de la Transition écologique et solidaire annonce un plan de 20 millions d'euros pour faciliter la pratique du vélo.* Disponible en: <http://bcn.cl/2eb14> (junio 2020)

⁴⁹ Unos \$ 345.600 pesos utilizando valor euro del día 4 de junio otorgado por el Banco Central.

⁵⁰ *Sortie du confinement: le Forfait mobilités durables qui permet jusqu'à 400 euros de prise en charge des déplacements domicile-travail en vélo, covoiturage ou engins en free-floating est accessible dès aujourd'hui pour les entreprises.* Disponible en: <http://bcn.cl/2eb15> (junio 2020)

⁵¹ Prefecto, único funcionario superior, delegado del Gobierno que, en los departamentos y territorios, es responsable de los intereses nacionales, del control administrativo y del cumplimiento de las leyes (Constitución, 4 de octubre de 1958, artículo 72)

⁵² *Dossiers: Dotation de soutien à l'investissement local (DSIL).* Disponible en: <http://bcn.cl/2eb16> (junio 2020)

⁵³ Op. Cit. *Sortie du confinement: le ministère de la Transition écologique et solidaire annonce un plan de 20 millions d'euros pour faciliter la pratique du vélo.*

⁵⁴ *Île-de-France prepares network of pop-up bike lanes for post-confinement.* Disponible en: <http://bcn.cl/2eb1c> (junio 2020)

⁵⁵ *Coronavirus: un plan "vélo" à Nice et à Marseille pour limiter la voiture après le confinement. 3 provence alpes cote d'azur.* Disponible en: <http://bcn.cl/2eb1f> (junio 2020)

⁵⁶ \$244.625.000.000 utilizando valor de la libra esterlina de \$979.

⁵⁷ *£2 Billion Package to Create New Era for Cycling and Walking.* Disponible en: <http://bcn.cl/2eb1g> (junio 2020)

El 9 de mayo, se publicó la **Guía reglamentaria por vía rápida** (*Fast-tracked statutory guidance*) que indicó reasignar el espacio de las carreteras para un número, significativamente, mayor de ciclistas y peatones. En los pueblos y ciudades, algunas calles podrían convertirse en calles para bicicletas y autobuses, mientras que otras permanecerán disponibles para los automovilistas⁵⁸.

En Glasgow, para reducir al mínimo los riesgos de Covid-19 de los trabajadores del Servicio Nacional de Salud (*National Health Service*, NHS), en sus traslados, hacia y desde el trabajo, se están otorgando membresías gratuitas de *Nextbike* y viajes en bicicleta eléctrica, a fin de ayudarles a. Los trayectos son ilimitados, de 30 minutos y contemplan un crédito de £2.50 libras⁵⁹ para bicicletas eléctricas⁶⁰. El plan ha sido posible gracias al financiamiento conjunto del Consejo de *Glasgow*, *ScottishPower*⁶¹ y *Nextbike*. El municipio ha utilizado su asignación del programa *Smarter Choices Smarter Places*⁶² del Gobierno de Escocia para apoyar esta iniciativa⁶³.

VIII. Algunas iniciativas implementadas en Chile

A fines de abril de 2020, la Red Nacional de Convivencia Vial y la Red de Movilidad del Nuevo Pacto Social con el patrocinio del Consejo de la Sociedad Civil, COSOC, de la Subsecretaría de Transportes, enviaron una carta dirigida a los Ministros de Interior, Salud, Hacienda y a la Ministra de Transportes a través de la cual "**solicita incorporar a la bicicleta, sus tiendas, talleres y servicios asociados de bici-estacionamientos y reparto, a la categoría de servicios básicos, de utilidad pública y de alta valoración social, cuyo funcionamiento es esencial en períodos de confinamiento o cuarentena por COVID-19**"⁶⁴. El requerimiento, fue favorablemente, acogido por la Ministra Gloria Hutt quien, mediante oficio N° 0219-2737 del 13 de mayo, presenta esta solicitud a los Ministros de Interior, Hacienda y Salud. La medida permitiría disponer de lugares de atención para su mantenimiento, compra de repuestos y mantener la continuidad de los servicios de despacho a través de este medio.

Por su parte, aunque surgió como una iniciativa para destinar más espacio a vehículos no motorizados, para descongestionar el transporte público y evitar aglomeraciones, en la comuna de Las Condes comenzaron a implementarse medidas que permitirán un mayor distanciamiento físico entre las personas. El **Plan de Ciclovías Tácticas Covid-19** considera:

- *Habilitación de Pista temporal en Av. Presidente Riesco*, infraestructura liviana de 1,5 km. de extensión en la pista vehicular norte de la avenida;
- *Ciclovía en Av. Apoquindo*, de 6,5 km. de largo, entre Tobalaba y el Parque Los Dominicos, la que generará una vía troncal de bicicletas paralela a la Línea 1 del Metro y;
- *Paseo Peatonal y ciclovía por Rosario Norte*, con 800 metros de extensión (desde Apoquindo a Presidente Riesco), donde se propone redestinar el espacio de pistas vehiculares para ampliar las veredas, como paseos peatonales e implementar una ciclovía norte-sur.⁶⁵

⁵⁸ *Ibidem*.

⁵⁹ \$2.447 utilizando el valor de la libra esterlina de \$979.

⁶⁰ *Thousands of free Glasgow nextbike memberships and e-bike rides for NHS staff*. Disponible en: <http://bcn.cl/2eb1j> (junio 2020)

⁶¹ *ScottishPower*, es una compañía energética que provee gas y electricidad a hogares y negocios.

⁶² *Smarter Choices, Smarter Places* (SCSP), es una iniciativa de £15 millones de euros para alentar a los escoceses a reducir el uso del automóvil en favor de alternativas más sostenibles como caminar, andar en bicicleta y el transporte público.

⁶³ *Thousands of Free Glasgow Nextbike Memberships and e-Bike Rides for NHS Staff*. Disponible en: <http://bcn.cl/2eb1j> (junio 2020)

⁶⁴ *Carta solicitud*. Disponible en: <http://bcn.cl/2ef5x> (junio 2020)

⁶⁵ *MTT y Las Condes presentaron Plan de Ciclovías Tácticas por el Covid-19*. Disponible en: <http://bcn.cl/2eb1p> (junio 2020)

Bike Santiago lanzó campaña gratuita dirigida a quienes desempeñan labores relacionadas con los servicios de salud y así lo acrediten, quienes podrán usar las biciletas durante 1 mes, 1 hr/día.⁶⁶

IX. Iniciativas pro ciclovías en Chile

En el país, durante 2019, hubo avances para incorporar la bicicleta como un modo de movilidad urbana. Así, la **Ley N°21.088**⁶⁷, también llamada “Ley de convivencia de modos”, definió una serie de criterios para dar mayor seguridad a la circulación de ciclos y equiparar sus derechos y deberes con otros usuarios del espacio público. Esto se tradujo en la redacción de un reglamento que busca establecer estándares para la construcción de ciclovías y los elementos de seguridad para los usuarios de ciclos.

Del mismo modo, la **Guía de Composición y Diseño Operacional de Ciclovías**⁶⁸, publicada por el Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones, propone la metodología para facilitar el desarrollo de proyectos, la presentación de problemáticas y análisis correspondientes a la formulación de iniciativas para ciclos y desarrolla dos conceptos respecto al espacio: espacio para la micromovilidad (infraestructura y soluciones permanentes) y espacios para descomprimir, temporalmente, ciclos y peatones (soluciones transitorias).

Por su parte, la Subsecretaría de Transportes –que trabaja permanente en la revisión de proyectos de ciclovías– decidió adoptar un rol más activo en la promoción y formulación de estos proyectos, colaborando desde el origen con los municipios de la Región Metropolitana para acelerar su revisión y posterior aprobación. De este trabajo, destaca la ejecución con estándar de 3 km. de la ciclovías de la Municipalidad de Providencia en la calle Eliodoro Yáñez⁶⁹.

En tanto, la **Línea Cero**⁷⁰, servicio de Metro de Santiago, que proporciona estacionamientos para bicicletas, incorporó en agosto de 2019, tres refugios gratuitos, cubiertos con techo y luminarias con una capacidad para 40 bicicletas en tres estaciones de la red: El Parrón Línea 2, comuna de La Cisterna; Cardenal Caro y Fernando Castillo Velasco, ambas de Línea 3, en Conchalí y La Reina. Con esta implementación, Metro suma un total de 477 estacionamientos de bicicletas en la red. Cabe señalar, que se eliminó el cobro de los estacionamientos de Línea Cero ubicados en la Línea 6.

⁶⁶ *Bike Santiago ponen a disposición del personal de salud bicicletas gratuitas durante un mes.* Disponible en: <http://bcn.cl/2eb1n> (junio 2020)

⁶⁷ *Ley de Convivencia Vial*, Incorpora disposiciones sobre convivencia de los distintos medios de transporte. Disponible en <http://bcn.cl/2ef6i> (junio 2020). Recomendamos la **Guía legal sobre ciclovías** que la explica en lenguaje fácil. Disponible en: <http://bcn.cl/2ef6m> (junio 2020)

⁶⁸ *Guía de composición y diseño operacional de ciclovías.* Disponible en: <http://bcn.cl/2ef6u> (junio 2020)

⁶⁹ *Inician trabajos para ciclovía en Eliodoro Yáñez.* Disponible en: <http://bcn.cl/2ef6y> (junio 2020)

⁷⁰ *Metro presenta nuevos estacionamientos gratuitos para bicicletas en tres estaciones de la Líneas 2 y 3.* Disponible en: <http://bcn.cl/2ef7i> (junio 2020)

X. Anexo. Fotografías medidas implementadas



Fuente: <http://bcn.cl/2egar>



Fuente: <http://bcn.cl/2eh3h>



Fuente: <http://bcn.cl/2eh3f>



Fuente: <http://bcn.cl/2ef6uF>



Fuente: <http://bcn.cl/2ef6u>



Fuente: <http://bcn.cl/2eh3i>



Fuente: <http://bcn.cl/2eh3v>

Nota aclaratoria

Asesoría Técnica Parlamentaria, está enfocada en apoyar preferentemente el trabajo de las Comisiones Legislativas de ambas Cámaras, con especial atención al seguimiento de los proyectos de ley. Con lo cual se pretende contribuir a la certeza legislativa y a disminuir la brecha de disponibilidad de información y análisis entre Legislativo y Ejecutivo.



Creative Commons Atribución 3.0
(CC BY 3.0 CL)