

*Peticiones a las ciudades*

4.13 Para garantizar un transporte público de cercanías eficaz y atractivo, así como para aliviar la presión del transporte individual motorizado y del transporte de mercancías por carretera sobre las áreas metropolitanas, es necesario contar con una planificación territorial y del transporte integrada que se oriente, por un lado, a contrarrestar el transporte y, por otro, a promover modos de transporte respetuosos del medio ambiente. Para ello, en primer lugar, debe tenerse en cuenta la finalidad de cada uno de los tipos de transporte y ser valorizada en las conexiones regionales con las áreas periféricas.

4.14 Después de haber establecido conjuntamente una jerarquía de objetivos y de haber derivado de ella las correspondientes estrategias, las ciudades deberán aplicar diferentes medidas en un proceso político y comunicativo.

4.15 Los entes territoriales deberían fijarse objetivos claros sobre cómo y cuánto debería incrementarse el porcentaje de

transporte público de cercanías y de medios de transportes compatibles con el medio ambiente, la bicicleta y los desplazamientos a pie y reducirse el porcentaje absoluto del transporte individual motorizado. Para ello es importante que se integren las competencias de planificación y de financiación.

4.16. Una planificación prospectiva del transporte público como parte integrante de los servicios de interés general municipales deberá incluir también una política de reserva de suelo para, por ejemplo, trazados de raíles y construcción de estaciones de transportes públicos.

4.17. Para el éxito de los transportes públicos es muy importante la participación de los ciudadanos y asociaciones de usuarios en los procesos de planificación. Por ello, el CESE recomienda a los entes territoriales que en el desarrollo de sus sistemas de transporte público de cercanías favorezcan una amplia participación de los ciudadanos.

Bruselas, 25 de abril de 2007.

El Presidente  
del Comité Económico y Social Europeo  
Dimitris DIMITRIADIS

### **Dictamen del Comité Económico y Social Europeo sobre «El fomento del transporte transfronterizo en bicicleta»**

(2007/C 168/18)

Mediante carta de fecha 7 de noviembre de 2006, el Ministerio alemán de Transportes, de conformidad con el artículo 262 del Tratado constitutivo de la Comunidad Europea, solicitó al Comité Económico y Social Europeo de la UE que, en el marco de la Presidencia alemana, elaborara un dictamen sobre «*El fomento del transporte transfronterizo en bicicleta*».

El 21 de noviembre de 2006, el Comité Económico y Social Europeo encargó a la Sección Especializada de Transportes, Energía, Infraestructuras y Sociedad de la Información la preparación de los trabajos del Comité en este asunto.

Dada la urgencia de los trabajos, en su 435º Pleno de los días 25 y 26 de abril de 2007 (sesión del 25 de abril de 2007), el Comité Económico y Social Europeo ha nombrado ponente general al Sr. SIMONS y ha aprobado por 128 votos a favor, 2 en contra y 8 abstenciones el presente Dictamen.

#### **1. Conclusiones**

1.1 No existe (aún) una política europea sobre el transporte en bicicleta. La Comisión Europea, no obstante, apoya la investigación, desarrollo y aplicación de proyectos mediante programas de subvenciones en el marco de la política de la movilidad y la utilización de la energía sostenibles.

1.2 El CESE recomienda que el desplazamiento en bicicleta se integre en la política sobre transporte e infraestructura y se le conceda una atención particular en el próximo Libro Verde sobre el transporte urbano.

1.3 En todos los trenes que circulan en Europa, y también, por tanto, en los trenes internacionales de alta velocidad, debería existir de manera obligatoria un compartimento para transportar, en particular, bicicletas.

1.4 Conviene establecer requisitos *mínimos* de calidad que las infraestructuras para bicicletas construidas con ayudas comunitarias deban cumplir.

1.5 El CESE recomienda que también se faciliten dotaciones presupuestarias comunitarias destinadas a la construcción y mantenimiento de infraestructuras para bicicletas. En la práctica estas infraestructuras ya han probado su eficacia en las ciudades y países europeos.

1.6 La Comisión Europea debe seguir subvencionando el intercambio de conocimientos, buenas prácticas y campañas de sensibilización en favor de la bicicleta e integrar de manera obligatoria la política sobre el transporte en bicicleta (por ejemplo, la intermodalidad entre la bicicleta y el transporte público) en todos los proyectos financiados por la Comisión Europea en el ámbito del transporte.

1.7 Conviene estimular también al nivel europeo la elaboración y aplicación de normas de seguridad adecuadas, tanto para los ciclistas y su medio de transporte como para la infraestructura destinada a las bicicletas y el resto del tráfico.

1.8 La política sobre el transporte en bicicleta también debería integrarse en el futuro desarrollo de las políticas europeas en materia de ordenación territorial (incluida la política de urbanismo), medio ambiente, economía, salud, formación y educación.

1.9 La Comisión Europea debería organizar adecuadamente el seguimiento y recogida de datos sobre bicicletas y fomentar la armonización de los métodos de análisis.

1.10 La Comisión Europea debe seguir facilitando subvenciones destinadas a crear Itinerarios de Eurobicicleta, a fin de crear una red europea de pistas para ciclistas, una TEN (Red Transeuropea) para desplazarse en bicicleta.

1.11 Es recomendable que una organización europea, subvencionada por la Comisión Europea, asuma el papel de dirección y secretaría de la red de Eurobicicleta y de los diferentes proyectos de pistas europeas para ciclistas, al objeto de velar por el mantenimiento de la infraestructura y el servicio centralizado de información a los ciclistas.

## 2. Introducción

2.1 En el marco de la Presidencia alemana de la UE, el Ministerio alemán de Transporte ha pedido al CESE que elabore un dictamen de iniciativa sobre el transporte transfronterizo en bicicleta. El Ministerio alemán plantea tres cuestiones.

2.2 En el presente dictamen de iniciativa se comienza examinando la situación de la política sobre el transporte en bicicleta en la UE (tercera cuestión indicada por el Ministerio); en dicho examen se hará hincapié en la bicicleta como medio de transporte de la vida cotidiana. A continuación se tratan las posibilidades de mejorar la infraestructura transfronteriza para el transporte en bicicleta (segunda cuestión) y la cooperación europea para ampliar la red de itinerarios para ciclistas (primera cuestión). El turismo en bicicleta desempeña un papel esencial en las dos últimas cuestiones.

## 3. La situación de la política sobre el transporte en bicicleta en la UE

3.1 Hasta la fecha, la política sobre el transporte en bicicleta apenas ha sido para la CE un tema *autónomo*. En el pasado, se empezó a considerar el tema de la bicicleta al nivel europeo en el marco de la problemática medioambiental, después de que, sobre todo, los movimientos ecológicos ejercieran presiones a favor de una mejor política sobre el transporte en bicicleta a

causa de los inconvenientes del tráfico creciente de automóviles. Así, por ejemplo, Ritt Bjerregaard, Miembro de la Comisión responsable de Medio Ambiente, hizo un llamamiento a los entes locales en pro de una política favorable al uso de la bicicleta en Europa en un programa de doce puntos <sup>(1)</sup>.

3.2 El Libro Blanco sobre el transporte, de 2001, y su evaluación intermedia, de 2006, se centran en otros medios de transporte. En su reacción al Libro Blanco, el Parlamento Europeo <sup>(2)</sup> invitó a la Comisión Europea a invertir en mayor medida en la accesibilidad del transporte público para ciclistas.

3.3 Jacques Barrot, Miembro de la Comisión actualmente responsable de Transporte, subrayó en su intervención en la Conferencia sobre «Ciudades para Eurobicicleta» celebrada en Dublín en 2005, que, a pesar del principio de subsidiariedad, la CE debe desempeñar un papel en el fomento del uso de la bicicleta en Europa. El uso de la bicicleta puede contribuir en mayor medida a alcanzar el nuevo equilibrio deseado entre los medios de transporte. Jacques Barrot considera que es incumbencia de la Comisión Europea elaborar programas de ayuda, mejorar la seguridad vial, informar a los responsables de las decisiones políticas y promover la cooperación.

3.4 La Comisión Europea respalda, en el marco del Programa de I+D, la iniciativa Civitas (*City VITALity Sustainability*). Hasta la fecha se han llevado a cabo acciones en 36 ciudades, repartidas en diecisiete países, con las que se pretende aplicar un sistema de transporte urbano más sostenible. Una de las ocho categorías creadas para soluciones integradas se refiere al fomento de un estilo de vida con un uso más reducido del automóvil y más intenso de la bicicleta <sup>(3)</sup>. En el Programa «Energía inteligente para Europa», la Comisión Europea respalda los proyectos STEER, que promueven la utilización sostenible de la energía en el tráfico y el transporte. Dos proyectos de este tipo están orientados al intercambio de conocimientos en el ámbito de la política sobre el transporte en bicicleta <sup>(4)</sup>.

3.5 En su Libro Verde «Fomentar una alimentación sana y la actividad física: una dimensión europea para la prevención del exceso de peso, la obesidad y las enfermedades crónicas», la Comisión Europea hace un llamamiento para que se den respuestas a la pregunta de cómo la política pública puede contribuir a que el movimiento físico diario se integre en la actividad cotidiana <sup>(5)</sup>. También plantea la cuestión de qué medidas —por ejemplo, en la organización de los barrios residenciales— son necesarias para fomentar el desarrollo de entornos vitales propicios al movimiento físico.

3.6 En el «mundo de la bicicleta» ya se han dado numerosas respuestas a estas preguntas. Los expertos asocian cada vez más la bicicleta con el tema de la salud, y no sólo porque ir en bicicleta puede contribuir en buena medida a la actividad física sana de cada día. Se ha señalado que si, por una parte, el transporte

<sup>(1)</sup> Comisión Europea, DG XI, «Cycling: the way ahead for towns and cities» («Ir en bicicleta: el camino del futuro para las ciudades»), Luxemburgo, 1999.

<sup>(2)</sup> Resolución de 12 de febrero de 2003 — Informe sobre el Libro Blanco de la Comisión titulado «La política europea de transportes de cara al 2010: la hora de la verdad», Comisión del PE de Política Regional, Transportes y Turismo, Ponente: Juan de Dios Izquierdo Collado, 9 de diciembre de 2002, FINAL A5-0444/2002; <http://www.europarl.europa.eu/sides/getDoc.do?pubRef=-//EP//NONSGML+REPORT+A5-2002-0444+0+DOC+WORD+V0//ES&language=ES>.

<sup>(3)</sup> Véase [www.civitas-initiative.org](http://www.civitas-initiative.org).

<sup>(4)</sup> Véase [www. http://ec.europa.eu/energy/intelligent/projects/steer\\_en.htm#policy](http://ec.europa.eu/energy/intelligent/projects/steer_en.htm#policy).

<sup>(5)</sup> COM(2005) 637 final.

en bicicleta puede contribuir a reducir el contenido de partículas finas en el aire de las zonas urbanas, por otra también se ve amenazado por la mala imagen de la calidad del aire de esas mismas zonas.

3.7 Con el desarrollo de una gestión de la movilidad cada vez mejor integrada ha aumentado también la atención concedida a las ventajas que ofrece la bicicleta a la hora de encontrar una solución a los problemas de tráfico. Además del trayecto diario entre la casa y el trabajo, parece ser que el tráfico de automóviles por razones de actividades sociales y de ocio también es responsable en gran medida de embotellamientos. Entre otros causantes de este problema, también hay que citar los ahorros de escala (por ejemplo, las fusiones de hospitales, los grandes centros comerciales en la periferia de las ciudades) y, por ende, las mayores distancias por recorrer. Se corre, por tanto, el riesgo de que la elección de la bicicleta se haga menos atractiva.

3.8 Un problema muy frecuente consiste en que la infraestructura nueva o ampliada para el transporte terrestre lleva a cortar las actuales pistas para bicicletas o las que se han de construir y, por tanto, se forman obstáculos difíciles o insalvables para los ciclistas, incluidos los ciclistas por ocio, los cuales, debido a las grandes infraestructuras de tráfico, se hallan como confinados en su barrio o ciudad. Conviene prestar atención a este problema y encontrar soluciones en las nuevas infraestructuras, sobre todo para automóviles y trenes. Si resulta técnicamente viable, también convendría prever una nueva pista para ciclistas cada vez que se crea una nueva infraestructura.

3.9 En este sentido, hay que decir también que se debería disponer de instrumentos tales como, por ejemplo, normas mínimas de calidad en las infraestructuras para ciclistas construidas con ayudas comunitarias. A fin de crear un ambiente agradable, las ciudades utilizan como factor de atracción infraestructuras de calidad, confortables y seguras para el transporte en bicicleta, entre las que se cuentan carriles y lugares de estacionamiento para bicicletas en el centro urbano.

3.10 En Europa se considera que los Países Bajos son el país de la bicicleta por excelencia y, por tanto, un país que puede servir de modelo. Esto se debe no sólo a que en él se da el mayor porcentaje de utilización de bicicletas en Europa, sino también al Plan de acción de la bicicleta (*Masterplan Fiets*, 1990 — 1997). Otros países europeos siguieron el ejemplo neerlandés y han llegado al convencimiento que se necesita atención y compromiso (también financiero) por parte de las autoridades nacionales para una buena política sobre el transporte en bicicleta.

3.11 Desde el punto de vista de los trayectos, el Plan de acción neerlandés para la bicicleta demostró claramente que una buena política sobre el transporte en bicicleta no sólo debe velar por facilitar buenos carriles para bicicletas (confortables, rápidos y seguros), sino que también debe prestar atención a la posibilidad de estacionar la bicicleta de modo seguro y confortable en las viviendas o junto a ellas, en las estaciones, en los puntos de conexión del transporte público y paradas de autobús y en los lugares de destinos finales.

3.12 Hace algunos años, la Conferencia Europea de Ministros de Transporte (CEMT) encargó un estudio sobre la política

nacional de transportes de sus países miembros <sup>(6)</sup>. En dicho estudio se concluye que apenas existen países con una política sobre el transporte en bicicleta <sup>(7)</sup>. Naturalmente, el ámbito de aplicación, estatus e impacto de la política nacional difieren en función de los países. La CEMT indica una media del 5 % del total de desplazamientos en bicicleta en Europa. Sin embargo, países como Dinamarca (18 %) y los Países Bajos (27 %) muestran que es posible un porcentaje mucho mayor <sup>(8)</sup>.

3.13 Estas diferencias a escala nacional, que también incluyen diferencias al nivel local, muestran que la política gubernamental puede influir en el uso de la bicicleta. El potencial de crecimiento reside sobre todo en el paso del uso individual del automóvil al de la bicicleta en desplazamientos de cinco a ocho kilómetros. Actualmente, el porcentaje del uso del automóvil para este tipo de desplazamientos cortos se eleva en Europa a más del 50 %. Incluso para distancias inferiores a 2 km, el porcentaje del uso del automóvil aún es del 30 % <sup>(9)</sup>.

3.14 La política sobre el transporte en bicicleta pretende ante todo que estos desplazamientos cortos se hagan en bicicleta, pero, entretanto, la atención se dirige también a los desplazamientos en mayores distancias, y para distancias más largas en las grandes aglomeraciones se piensa en la posibilidad de construir pistas muy rápidas y directas para ciclistas.

3.15 El potencial de crecimiento del uso de la bicicleta en distancias cortas constituye la base para calcular la contribución que una buena política sobre el transporte en bicicleta puede aportar en la lucha contra el cambio climático. Según estimaciones recientes, en los Países Bajos, por ejemplo, el porcentaje de desplazamientos cortos en automóvil (inferiores a 7,5 km) representa un total de emisiones del 6 % <sup>(10)</sup>.

3.16 La bicicleta —propia, prestada o alquilada— puede contribuir a que se utilice más el transporte público. En efecto, la bicicleta aumenta el radio de acción en torno a una estación, una parada de autobús o el domicilio, en el que el viajero puede llegar sin automóvil a la estación y viceversa en pocos minutos.

3.17 Las diferencias entre los distintos países europeos en lo que se refiere al porcentaje de uso de la bicicleta en el número de los desplazamientos no se pueden explicar atendiendo meramente a condiciones sociales, geográficas, climáticas y culturales, aunque obviamente estas también pueden desempeñar un papel <sup>(11)</sup>. Parece ser que en los países donde se practica mucho la bicicleta un factor significativo es la gran importancia de las asociaciones comprometidas en favor de una buena política sobre el transporte en bicicleta. Con frecuencia, las iniciativas de elaboración de los planes de acción nacionales se deben a ellas.

<sup>(6)</sup> CEMT, *National Policies to Promote Cycling, (Implementing sustainable urban travel policies: moving ahead)* [Políticas nacionales para fomentar el transporte en bicicleta (El futuro de la aplicación de políticas sostenibles sobre desplazamientos urbanos)], OCDE, Servicio de publicaciones, 2004.

<sup>(7)</sup> CEMT, *National Policies to Promote Cycling*, («Políticas nacionales para fomentar el transporte en bicicleta»), p. 43.

<sup>(8)</sup> CEMT, *National Policies to Promote Cycling*, («Políticas nacionales para fomentar el transporte en bicicleta»), p. 20.

<sup>(9)</sup> CEMT, *National Policies to Promote Cycling*, («Políticas nacionales para fomentar el transporte en bicicleta»), p. 24.

<sup>(10)</sup> Véase <http://www.fietsersbond.nl/urlsearchresults.asp?itemnumber=1>.

<sup>(11)</sup> Durante los últimos años en los Países Bajos se ha llevado a cabo un estudio que indica que los habitantes emigrantes procedentes de, por ejemplo, Marruecos (también los de la segunda generación) hacen por lo general menos uso de la bicicleta que los neerlandeses nativos. Véase a este respecto «Het fietsgebruik van allochtonen nader belicht» («Un examen más detallado del uso de la bicicleta de la población no autóctona»), publicación del *Fietsberaad* (Consejo de Ciclismo neerlandés), 11 a, noviembre de 2006, véase <http://www.fietsberaad.nl>.

3.18 Desafortunadamente, la falta de datos estadísticos utilizables y accesibles dificulta el seguimiento y las evaluaciones de la política sobre el transporte en bicicleta. No sólo las asociaciones, sino también la CEMT abogan por una mejor recogida de los datos relativos a la política sobre el transporte y el uso de la bicicleta (nota 9) <sup>(12)</sup>. El hecho de que en el manual estadístico «EU Energy and transport in Figures» («La energía y el transporte de la UE en cifras») no se incluyan importantes datos estadísticos sobre el uso de la bicicleta ha suscitado gran incompreensión.

3.19 Mientras que, entretanto, los sistemas de navegación para automóviles basados en GPS se han hecho bastante accesibles, la oferta de sistemas de navegación que contengan todos los itinerarios para bicicletas se hará más difícil en la medida en que la mayoría de las veces los mapas digitales no cubren ni reflejan las pistas para ciclistas y que, por tanto, aún se deben inventariar y digitalizar. En los países en que la bicicleta se utiliza mucho se hallan a este respecto numerosos proyectos en curso, como la oferta de los mapas de los itinerarios para bicicletas en Internet <sup>(13)</sup>.

3.20 Se calcula que la industria europea de la bicicleta y sus componentes tiene un volumen de negocios de 8 500 millones de euros y que en ella trabajan (directa o indirectamente) alrededor de 130 000 personas. A estas cifras se suman los más de 25 000 comercios, revendedores y su personal respectivo <sup>(14)</sup>. En estos datos se sigue sin tener en cuenta la investigación tecnológica punta. La importancia económica del cicloturismo es cada vez mayor, sobre todo también en regiones económicamente más atrasadas, en las que pequeñas empresas situadas a lo largo de itinerarios de larga distancia se benefician del cicloturismo <sup>(15)</sup>.

3.21 Hasta ahora no existe una política europea sobre el transporte en bicicleta. El Libro Verde sobre el Transporte Urbano, que en la actualidad prepara la Comisión, también examinará, según anunció esta institución, el transporte en bicicleta, con lo que se ofrece la oportunidad de compensar la falta de una política europea sobre la bicicleta y su integración en otros ámbitos políticos, al reconocer en ella un importante medio de transporte urbano.

3.22 En el Dictamen de iniciativa sobre «Transporte en las zonas urbanas y metropolitanas» –TEN/276, CESE 273/2007– se aborda también, además de los desplazamientos en bicicleta o a pie (punto 3.3.3), la coordinación de la planificación de estructura del transporte y estructura del urbanismo (punto 3.3). Hay que integrar la política sobre el transporte en bicicleta en la política de urbanismo.

#### 4. La mejora de las infraestructuras transfronterizas para el transporte en bicicleta

4.1 Los problemas surgen en el transporte transfronterizo europeo en bicicleta, sobre todo cuando el ciclista desea llevar

su propia bicicleta al extranjero y, a tal fin, utilizar los trenes de alta velocidad. Tales trenes son para los cicloturistas una infraestructura importante. En la actualidad, en Europa no es posible transportar la bicicleta en esta clase de trenes.

4.2 Mientras que el cicloturismo aumenta y es objeto de fomento por parte de la CE y las autoridades nacionales y regionales como modalidad de turismo sostenible y, en especial, las regiones más desfavorecidas lo promocionan como una forma de turismo, los cicloturistas se ven en buena medida impedidos en su elección del tren como medio de transporte para llegar a su destino de vacaciones o al lugar donde se inician sus vacaciones internacionales en bicicleta. Así como para las compañías aéreas no parece que exista problema alguno para transportar la bicicleta del turista y las posibilidades para hacerlo en los servicios de ferry son buenas (aunque las pistas para ciclistas y la señalización desde los puertos y hacia ellos no siempre son satisfactorias), las empresas ferroviarias se niegan a transportar bicicletas en las líneas de alta velocidad.

4.3 La amplia mayoría con la que, en enero de 2007, el Parlamento Europeo aprobó <sup>(16)</sup> la norma obligatoria con arreglo a la cual todos los trenes que circulen en Europa han de tener un compartimento multifuncional para transportar, por ejemplo, sillas de ruedas, esquís y bicicletas permite vislumbrar una solución para este problema del tráfico transfronterizo en bicicleta. Cabe recomendar que en todos los trenes de Europa, incluidos los de alta velocidad, se reserve un espacio para el transporte de bicicletas.

4.4 La seguridad vial para ciclistas varía considerablemente en los países europeos. Esto es sobre todo consecuencia de la falta de infraestructura específica en los países en que los ciclistas se ven obligados a utilizar la calzada destinada a automóviles y vehículos pesados que circulan a 50 km/h, 80 km/h o incluso a más velocidad, lo cual disuade a la población de utilizar la bicicleta. Conviene estimular, también al nivel europeo, la elaboración y aplicación de normas de seguridad apropiadas, tanto para los ciclistas y su medio de transporte como para la infraestructura destinada a las bicicletas y el resto del tráfico.

4.5 La calidad de las infraestructuras existentes para ciclistas también varía mucho. Los cicloturistas van menos a países donde se sienten inseguros si en su propio país están acostumbrados a infraestructuras más seguras. Es recomendable introducir normas mínimas de calidad (por ejemplo, en lo relativo a la anchura de los carriles para bicicletas, también para bicicletas de tamaños no estándar <sup>(17)</sup>, o a la señalización) para las infraestructuras construidas con subvenciones comunitarias y facilitar dotaciones presupuestarias para la creación de infraestructuras cuya eficacia ya se ha probado en la práctica en ciudades y países europeos.

4.6 Pese a que las grandes diferencias en cuanto al número de desplazamientos en bicicleta en los distintos países y ciudades de Europa son también una consecuencia de las diferencias sociales, geográficas, climáticas y culturales, la razón principal del diferente nivel de uso de la bicicleta es la diversidad de la política de transporte. De ahí la gran importancia que reviste para la bicicleta el intercambio de conocimientos, buenas

<sup>(12)</sup> CEMT, *National Policies to Promote Cycling*, («Políticas nacionales para fomentar el transporte en bicicleta»), p. 24.

<sup>(13)</sup> Para ver ejemplos consúltense [www.radroutenplaner.nrw.de](http://www.radroutenplaner.nrw.de) y <http://www.fietsersbond.nl/fietsrouteplanner>.

<sup>(14)</sup> Datos facilitados para 2003 por COLIBI (Asociación Europea de Fabricantes de Bicicletas) y COLIPED (Asociación Europea de las industrias de bicicletas y componentes de bicicletas).

<sup>(15)</sup> Fuente: presentación de Les Lumsdon de la Conferencia de clausura del Itinerario para Bicicleta del Mar del Norte, 9 de noviembre de 2006, sobre turismo, desarrollo económico y subvenciones europeas, véase: <http://www.northsea-cycle.com> [http://www.uclan.ac.uk/facs/lbs/research/institutes\\_and\\_centres/transport/docs/Northseacycleconf.doc](http://www.uclan.ac.uk/facs/lbs/research/institutes_and_centres/transport/docs/Northseacycleconf.doc).

<sup>(16)</sup> Véase <http://www.europarl.europa.eu/sides/getDoc.do?pubRef=-//EP//TEXT+TA+P6-TA-2007-0005+0+DOC+XML+V0//EN>.

<sup>(17)</sup> Por ejemplo: tándems, triciclos de reparto, bicicletas reclinadas aerodinámicas y triciclos cubiertos.

prácticas y campañas de sensibilización. El Comité recomienda que la Comisión Europea siga subvencionando el intercambio de conocimientos y buenas prácticas e integre de manera obligatoria la política sobre el transporte en bicicleta (por ejemplo, la intermodalidad entre la bicicleta y el transporte público) en todos los proyectos financiados por la Comisión Europea en materia de transporte.

4.7 Ir en bicicleta es una actividad popular y, como parte de un estilo de vida saludable y sostenible, es útil integrar la política sobre el transporte en bicicleta en otras políticas que no sean únicamente las del transporte. El Comité recomienda que, en el desarrollo futuro de la política europea, la política sobre el transporte en bicicleta se integre no sólo en la política de transporte e infraestructuras, sino también en los ámbitos de ordenación territorial (incluida la política de urbanismo), medio ambiente, economía, salud, formación y educación. Por esta razón, también es recomendable que la Comisión Europea organice adecuadamente el seguimiento y la recogida de datos sobre bicicletas en Europa y la armonización de métodos de análisis.

### 5. La cooperación europea en la ampliación de la red Eurobicicleta

5.1 Eurobicicleta es un proyecto iniciado por la ECF en 1995 <sup>(18)</sup>. Su objetivo es desarrollar doce itinerarios largos para ciclistas en toda Europa, tanto en los países miembros de la UE como fuera de ellos. La extensión total de los recorridos propuestos es de 66 000 km. En gran parte, los itinerarios se basan en carreteras locales y regionales ya existentes. Desde el inicio del proyecto, la perspectiva continental, esto es, la visión de una red paneuropea de itinerarios en bicicleta, se ha revelado como un valor añadido que ha de fomentarse.

5.2 El proyecto ha inspirado a autoridades locales, regionales y nacionales a cooperar en pro de la creación de itinerarios internacionales largos para ciclistas. El año pasado se inauguró el recorrido nº 6 de Eurobicicleta: Océano Atlántico — Mar Negro. Los fondos de Interreg han contribuido considerablemente a la construcción de estos recorridos. Lo mismo puede decirse del denominado itinerario ciclista del Mar del Norte, que se finalizó en 2006 como proyecto Interreg y la ECF considera itinerario nº 12 de Eurobicicleta.

5.3 La idea subyacente al proyecto de Eurobicicleta es crear y mantener una Red Transeuropea de la Bicicleta, reconocida y comparable a la red de ferrocarriles y carreteras de la Red Transeuropea (TEN). Es obvio que esto es deseable, no tanto en el ámbito de la política de transporte como en interés del turismo y el desarrollo de las regiones en Europa. Además de una gestión y coordinación sostenibles de la información sobre los

itinerarios, la finalización de la red es evidentemente una tarea importante. Las orientaciones publicadas en 2002 sobre todos los aspectos importantes a la hora de construir un itinerario de Eurobicicleta han mostrado ser de gran valor para prevenir desinversiones. El Comité recomienda que la Comisión Europea siga subvencionando la creación de itinerarios de Eurobicicletas, a fin de crear una red europea completa de pistas para ciclistas, una TEN para bicicletas.

5.4 Los debates entre los miembros del Grupo ciclista del Mar del Norte acerca de cómo se puede asegurar en el futuro la continuidad de los itinerarios, su publicidad y la cooperación entre el alto número de participantes en los proyectos (70 regiones aproximadamente de ocho países) aún no han desembocado en soluciones. Esta cuestión también es importante para otros itinerarios internacionales de distancias largas que se han construido con fondos destinados a proyectos (con frecuencia, un 50 % procedente de la UE) y para los cuales no se ha previsto ninguna solución en cuanto a gestión de la cooperación y publicidad conjunta.

5.5 Una posible solución ampliamente debatida consiste en dejar que, siguiendo el modelo de organizaciones nacionales, una organización europea como la Federación Europea de Ciclistas (*European Cyclists Federation*, ECF) gestione, coordine y lleve a cabo las labores de secretaría con relación a un itinerario después de que se hayan concluido los trabajos de infraestructura y señalización. Según la ECF, el mantenimiento sostenible de la calidad de los itinerarios tras la finalización de la fase de realización es una cuestión importante que debe solucionarse a escala internacional, es decir, al nivel europeo. El Comité recomienda que una organización europea asuma el papel de dirección y secretaría de la red Eurobicicleta y de sus distintos proyectos de recorrido, al objeto de velar por que se siga manteniendo la infraestructura (incluida la señalización) y el servicio centralizado de información a los ciclistas (incluida la información sobre asistencia en caso de avería o emergencia). En esta, como en muchas otras iniciativas y actividades de cooperación europeas, es necesario el apoyo financiero de la UE.

5.6 A pesar de la escasez de recursos, la propia ECF ha intensificado su compromiso con el proyecto Eurobicicleta, a fin de hallar y aplicar una solución a este problema. Una parte de la solución consiste en contribuir a seguir desarrollando en el marco del proyecto Eurobicicleta 6 una señalización inequívoca, pero bien adaptable y aplicable en todos los países, y, por otra parte, promover el reconocimiento de este sistema de señalización por la CEPE <sup>(19)</sup>. El Comité recomienda que se reconozca formalmente la adaptación del sistema de señalización de la ECF ideado por el grupo de miembros de Eurobicicleta 6 y se fomenta su aplicación.

Bruselas, 25 de abril de 2007.

El Presidente  
del Comité Económico y Social Europeo  
Dimitris DIMITRIADIS

<sup>(18)</sup> Véase [http://www.ecf.com/14\\_1](http://www.ecf.com/14_1).

<sup>(19)</sup> Véase <http://www.unece.org/trans/main/welcwp1.html>.