

# Perspectives de futur i impacte de la mobilitat ciclista

Sèrie Estudis Econòmics. Núm. 15  
Direcció General d'Economia Sostenible

## Vinculacions al sector econòmic ciclista i als vials no motoritzats en el marc de transformació del model econòmic valencià postCOVID-19

### SIETE ARQUITECTURA MÁS INGENIERÍA

Alejandra Català Roig  
Belén Calahorro Lizondo  
Esther Anaya Boig  
Stefania Salvo Gutiérrez



**GENERALITAT  
VALENCIANA**

Conselleria d'Economia  
Sostenible, Sectors Productius,  
Comerç i Treball

Estudis Econòmics

# Perspectives de futur i impacte de la mobilitat ciclista



GENERALITAT  
VALENCIANA

Estudis Econòmics: 15

# Perspectives de futur i impacte de la mobilitat ciclista

Vinculacions al sector econòmic ciclista  
i als vials no motoritzats en el marc de  
transformació del model econòmic valencià  
postCOVID-19

Alejandra Català Roig  
Belén Calahorro Lizondo  
Esther Anaya Boig  
Stefania Salvo Gutiérrez

SIETE ARQUITECTURA MÁS INGENIERÍA



GENERALITAT  
VALENCIANA



GENERALITAT  
VALENCIANA

©Generalitat

© dels textos, Siete Arquitectura Más Ingeniería. Alejandra Català Roig,  
Belén Calahorro Lizondo, Esther Anaya Boig i Stefania Salvo Gutiérrez.

Edita: Generalitat

Conselleria d'Economia Sostenible, Sectors Productius, Comerç i Treball  
C/ Democràcia, 77 - 46018 València

Disseny de la coberta i maquetació: Subdirecció General del Gabinet Tècnic

1a edició: setembre de 2022

Nota de l'editor: l'editorial no s'identifica necessàriament amb els continguts de  
l'obra.

# Índex

1	Introducció.....	7
1.1	Context de l'estudi.....	9
1.2	Objectius de l'estudi.....	10
1.3	Metodologia per a l'elaboració .....	11
1.4	La política integral ciclista .....	12
2	Una aproximació a la pràctica ciclista a la Comunitat Valenciana .....	15
2.1	Les pràctiques quotidianes.....	18
2.2	Les pràctiques d'oci i esportives.....	39
2.2.1	Les pràctiques d'oci .....	41
2.2.2	Les pràctiques esportives .....	42
2.3	Les pràctiques turístiques .....	46
2.4	Parc ciclista .....	50
3	Una aproximació a la infraestructura ciclista a la Comunitat Valenciana .....	53
3.1	La infraestructura ciclista interurbana .....	53
3.2	La infraestructura ciclista urbana .....	57
4	Una estimació dels impactes econòmics dels usos dels cicles.....	62
4.1	Pressupostos de les administracions públiques valencianes per a la posada en marxa de la política integral ciclista .....	67
4.2	Fabricació i distribució dels cicles i dels seus accessoris .....	83
4.2.1	Fabricació dels cicles.....	84
4.2.2	Distribució i reparació dels cicles.....	85
4.2.3	Mercat ciclista de segona mà .....	91

4.3	Lloguer ciclista incloent-hi serveis de bicicleta pública .....	93
4.3.1	Serveis de bicicleta pública.....	93
4.3.2	Serveis de lloguer de llarga duració.....	97
4.3.3	Serveis de lloguer de duració mitjana i curta .....	98
4.4	Estructures associatives, federatives i esdeveniments .....	100
4.5	Altres actors .....	104
4.5.1	Aprenentatge i formació ciclista .....	105
4.5.2	Estacionament ciclista tancat o de llarga duració.....	108
4.5.3	Reutilització de components .....	113
4.6	Cicles i comportaments de compra.....	114
4.7	Cicloturisme .....	114
4.8	Ciclogística.....	120
5	Les activitats econòmiques vinculades als usos dels cicles.....	127
5.1	Fabricació dels cicles i dels seus accessoris.....	128
5.2	Distribució dels cicles i dels seus accessoris.....	130
5.3	Creació d'infraestructura ciclista .....	131
5.4	Lloguer ciclista.....	131
5.5	Formació ciclista.....	132
5.6	Cicloturisme .....	132
5.7	Ciclogística.....	134
6	Impactes ambientals i socials .....	135
7	Les perspectives de futur.....	137
8	Algunes conclusions i recomanacions .....	141
8.1	Política integral ciclista .....	141
8.2	Infraestructura ciclista .....	143
8.3	Caracterització de la pràctica ciclista i de la demanda .....	145
8.3.1	Caracterització de les pràctiques quotidianes.....	146
8.3.2	Caracterització de les pràctiques d'oci i esportives .....	147
8.3.3	Caracterització de les pràctiques turístiques.....	148
8.3.4	Anàlisi de la demanda .....	148
8.4	Pressupostos de la Generalitat per a la posada en marxa de la política integral ciclista.....	149
8.5	Economia ciclista .....	150
8.6	Cicloturisme .....	151
8.7	Ciclogística .....	152
	Referències bibliogràfiques .....	153

# 1 Introducció

El següent estudi econòmic, *Perspectives de futur i impacte de la mobilitat ciclista*, respon a l'encàrrec de la Direcció General d'Economia Sostenible de la Conselleria d'Economia Sostenible, Sectors Productius, Comerç i Treball a l'estudi professional Siete Arquitectura más Ingeniería.

La Direcció General d'Economia Sostenible impulsa aquesta investigació econòmica per a estudiar i conèixer l'impacte en clau econòmica i sectorial (indústria i comerç especialment) de les infraestructures ciclistes en l'àmbit de l'economia valenciana, a més de la incidència en el territori de la Comunitat Valenciana en clau de vertebració territorial, així com les potencialitats de l'existència de clústers empresarials associats a la mobilitat sostenible relacionats amb la bicicleta.

Per a valorar aquest impacte es considera imprescindible conèixer no sols el que estan fent les empreses valencianes del sector ciclista, sinó també conèixer les polítiques públiques que estan fent accessible la mobilitat ciclista, si està arribant a tota la població i quins són els seus usos i activitats en el territori valencià.

L'objectiu de la política ciclista és que arribe a totes les persones. L'accés a la mobilitat ciclista no hauria d'estar condicionat pel gènere, l'edat, el poder adquisitiu, les capacitats físiques i mentals, l'aspecte físic o l'origen de les persones. La mobilitat ciclista hauria de tendir a estar disponible per a les persones en qualsevol de les situacions per a les quals aquestes requereixen desplaçar-se, amb càrrega o acompanyament o sense.

L'equitat va acompanyada de la superació del concepte de bicicleta per a utilitzar el de cicle, més ampli i inclou amb les necessitats i característiques de la població i dels seus usos i activitats vinculades. S'inclouen així els cicles de càrrega per a la logística o l'acompanyament, els de mà per a persones amb diversitat funcional, etc.

En qualsevol cas, el concepte de cicle està prescrit per la normativa estatal, concretament en el Reial decret 2822/1998, de 23 de desembre, pel qual s'aprova el Reglament general de vehicles<sup>1</sup>, tal com es recull en la taula 1, en què s'inclou la bicicleta en la definició de cicle.

D'altra banda, aquest estudi conté la visió necessària per a fer front als profunds reptes de mobilitat que planteja la pandèmia COVID-19 i l'escenari conseqüent. Un escenari que no sols preveu, sinó que amplifica la necessitat d'afrontar els reptes ambientals, socials i econòmics del nostre temps.

**Taula 1. Definicions**

Cicle	Vehicle de dues rodes almenys, accionat per l'esforç muscular de les persones que l'ocupen, en particular mitjançant pedals o manovelles.
Bicicleta	Cicle de dues rodes.
Bicicleta de pedales con pedaleo asistido	Bicicleta de pedals amb pedaleig assistit amb un motor elèctric auxiliar, de potència nominal contínua màxima inferior o igual a 250 W, la potència del qual disminueix progressivament i que finalment s'interrompa abans que la velocitat del vehicle arribi als 25 km/h o si el ciclista deixa de pedalar.

Font: Reial decret 2822/1998, de 23 de desembre, pel qual s'aprova el Reglament general de vehicles. Annex II Definicions i categories dels vehicles. Apartat A. Definicions.

<sup>1</sup> «Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Vehículos» (s.d.), <https://www.boe.es/buscar/pdf/1999/boe-a-1999-1826-consolidado.pdf>.



## 1.1 Context de l'estudi

El context en el qual s'emmarca aquest estudi econòmic, tal com s'indica en la memòria proposada per a la contractació per part de la Direcció General d'Economia Sostenible, és el de la mobilitat sostenible vinculada als cicles com un eix clau en les estratègies de les administracions públiques, especialment per a la Generalitat per afavorir no sols la reducció d'emissió de gasos que contribueixen al canvi climàtic de manera directa, sinó també el desenvolupament social i econòmic en el marc de l'economia valenciana, establint-se alternatives en l'àmbit empresarial i sectorial que fomenten la innovació i que configuren i determinen la transformació del model econòmic valencià i els seus sistemes productius post-COVID-19.

La Generalitat va impulsar i va acordar amb els agents socials un full de ruta en matèria de polítiques públiques, reflectit en el document *Alcem-nos. Acord social*<sup>2</sup>. En aquest document, des de diferents plans i accions, es considera la mobilitat no motoritzada, concretament aquella relacionada amb la bicicleta, clau pel que fa a les competències de la Direcció General d'Economia Sostenible quant al paper d'empreses i sectors productius, i la seua contribució a una millora en la situació econòmica i al nou model econòmic i productiu valencià des d'una perspectiva estructural.

La Mesa d'Economia aprofitarà com a base dels treballs l'informe *La superación de la crisis de la COVID-19 en la Comunitat Valenciana: una hoja de ruta de la reconstrucción de la economía*<sup>3</sup>, fet per l'Institut Valencià d'Investigacions Econòmiques (IVIE) i la Universitat de València (UV).

D'altra banda, el programa UNEIX<sup>4</sup> de la Conselleria d'Habitatge i Arquitectura Bioclimàtica defineix les principals línies estratègiques d'actuació que es volen seguir i desenvolupar en matèria de mobilitat, infraestructures i serveis de transport en el període 2018-2030.

---

2 «Alcem-nos. Acord social» (Generalitat Valenciana. Direcció General de Coordinació del Diàleg Social, juliol 2020), <https://infocoronavirus.gva.es/documents/170024890/171664319/ACORD+SOCIAL+FINAL+VALENCIA%CC%80.pdf/b8d6161e-3714-4610-9ca0-e55a0e33a328>.

3 «La superación de la crisis de la COVID-19 en la Comunitat Valenciana: una hoja de ruta de la reconstrucción de la economía» (Institut Valencià d'Investigacions Econòmiques i Universitat de València, maig 2020), <https://www.ivie.es/wp-content/uploads/2020/05/La-superaci%C3%B3n-de-la-cri-sis-del-COVID-19-en-la-Comunitat-Valenciana.pdf>.

4 «UNEIX. Programa estratègic per a la millora de la mobilitat, infraestructures i el transport de la Comunitat Valenciana. 2018-2030» (Generalitat Valenciana, març 2020), <https://habitatge.gva.es/documents/168489658/168580456/Documento+UNEIX/2a4e3e61-3b98-483d-908e-09d0f8cba42d>.

A més, la Generalitat, i amb la voluntat de reforçar la visibilitat i el coneixement de les infraestructures ciclistes en el territori valencià, va organitzar el setembre de 2021 els Premis Europeus de Vies Verdes<sup>5</sup>.

En aquest context, cal destacar l'aprovació per part del Consell de Ministres el juny de 2021 de l'*Estratègia estatal per la bicicleta*<sup>6</sup>, que posa de manifest la importància de la bicicleta en termes de generació d'ocupació, contribució a l'economia local i rural i creació de teixit tecnològic i industrial. Al seu torn, aquesta estratègia destaca l'existència d'oportunitats i de la cadena de valor en el marc de clústers d'innovació i desenvolupament empresarial, també des del vessant del comerç especialitzat i el turisme.

A escala europea, l'últim informe publicat per la European Cyclists' Federation (ECF), *The state of national cycling strategies in Europe (2021)*<sup>7</sup>, analitza per primera vegada les diferents estratègies nacionals ciclistes a Europa. Això ocorre en un moment en el qual l'interés polític per la bicicleta creix arreu del món arran de la pandèmia de la COVID-19.

L'última estratègia de mobilitat ciclista elaborada en l'Estat espanyol ha sigut la de Catalunya, *Estratègia catalana de la bicicleta 2025*<sup>8</sup>.

## 1.2 Objectius de l'estudi

- Estudi i avaluació de la xarxa de vials no motoritzats, especialment vies verdes i camins naturals, com a elements dinamitzadors de l'economia valenciana en clau de sostenibilitat.
- Anàlisi, en termes de la classificació nacional d'activitats econòmiques, de la situació de les subbranques de les activitats productives associades a vials no motoritzats.
- Valoració i consideració de la xarxa a la Comunitat Valenciana en termes d'impacte econòmic i d'ocupació en el marc de les activitats vinculades a aquestes infraestructures.

---

5 «El Consell col·labora amb l'Associació Europea de Vies Verdes i la Fundació de Ferrocarrils Espanyols en els X Premis Europeus Vies Verdes», 26 febrer 2021, [https://www.gva.es/va/inicio/area\\_de\\_prensa/not\\_detalle\\_area\\_prensa?id=928052](https://www.gva.es/va/inicio/area_de_prensa/not_detalle_area_prensa?id=928052).

6 «Estratègia Estatal por la Bicicleta» (Gobierno de España. Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, junio 2021), [https://cdn.mitma.gob.es/portal-web-drupal/esmovilidad/estrategias/recursos/210608\\_estrategia\\_estatal\\_por\\_la\\_bicicleta\\_\(eexb\)\\_070621.pdf](https://cdn.mitma.gob.es/portal-web-drupal/esmovilidad/estrategias/recursos/210608_estrategia_estatal_por_la_bicicleta_(eexb)_070621.pdf).

7 Elena Colli, Fabian Küster, i Matej Žganec, «The state of national cycling strategies in Europe (2021)» (European Cyclists' Federation, gener 2022), [https://ecf.com/system/files/The\\_State\\_of\\_National\\_Cycling\\_Strategies\\_2021\\_final\\_0.pdf](https://ecf.com/system/files/The_State_of_National_Cycling_Strategies_2021_final_0.pdf).

8 «Estratègia catalana de la bicicleta 2025» (Generalitat de Catalunya, 2019), [https://territori.gencat.cat/web/.content/home/03\\_infraestructures\\_i\\_mobilitat/bicicleta/estrategia\\_catalana\\_bicicleta\\_2025/20191112\\_EstrategiaCatalanaBicicleta2025.pdf](https://territori.gencat.cat/web/.content/home/03_infraestructures_i_mobilitat/bicicleta/estrategia_catalana_bicicleta_2025/20191112_EstrategiaCatalanaBicicleta2025.pdf).

- Potencialitat de les activitats econòmiques vinculades a aquestes infraestructures en termes de sostenibilitat econòmica, ambiental i social.
- Anàlisi de la viabilitat de potenciació en els sectors industrial, de comerç i turisme.
- Anàlisi de les propostes estratègiques i operatives d'empreses valencianes en el marc de la dinamització d'aquestes infraestructures.
- Consideració d'exemples reeixits.
- Estudi i anàlisi de millores en les propostes de les administracions públiques valencianes, especialment quant a la Generalitat. Definició de propostes en matèria d'acció en el marc d'instruments de política econòmica dirigida a sectors d'activitat vinculats, amb especial atenció a la indústria, el comerç i el turisme.

### **1.3 Metodologia per a l'elaboració**

L'estudi econòmic sobre les perspectives de futur i l'impacte de la mobilitat ciclista en el marc de la transformació econòmica post-COVID-19 reflecteix la situació de la indústria valenciana i de les seues empreses, per a la posada en marxa de mesures que reduïsquen els efectes de la crisi econòmica a conseqüència de la COVID-19, amb els objectius de mantindre o fer créixer l'ocupació, la diversificació industrial, comercial i turística, així com la contribució a la sostenibilitat del model econòmic valencià.

Aquest estudi ha utilitzat diversos tipus de dades, quantitatives i qualitatives, locals o que procedeixen d'altres estudis existents aplicables al cas. També s'han utilitzat estudis acadèmics relacionats amb els diferents aspectes econòmics que s'han de mesurar, així com estudis especialitzats dels sectors rellevants. Gràcies a l'experiència i el coneixement multidisciplinari i internacional de l'equip, s'ha pogut treballar amb les dades i els estudis més recents en aquesta temàtica. En els últims anys, a més, s'està implementant una visió de justícia social que inclou temes d'equitat i perspectiva de gènere que també s'han aplicat en aquest estudi de manera transversal.

S'ha fet una consulta que ofereix una primera aproximació de la realitat d'algunes de les empreses del sector econòmic de la bicicleta a la Comunitat Valenciana. En aquesta consulta, amb enquesta i entrevistes a empreses significatives en el territori valencià, s'han analitzat qüestions concretes de cada subsector del ciclisme i també altres qüestions directament vinculades amb l'estructura de l'empresa, afecció de la pandèmia de la COVID-19, xarxes d'empreses, finançament, així com qüestions socials relacionades amb la diversitat, equitat, cohesió, etc.

D'altra banda, s'ha sol·licitat informació a les administracions públiques de la Comunitat Valenciana referent a les polítiques ciclistes desenvolupades dins de les seues competències i la inversió en aquestes, prenent com a base l'*Observatori de la bicicleta* fet per la Red de Ciudades por la Bicicleta (RCxB)<sup>9</sup> a escala estatal.

Finalment s'ha fet una consulta a les estructures associatives i federatives del territori de promoció de la bicicleta com a desplaçament quotidià, d'oci i esport, per a conèixer millor les persones que integren les associacions, així com les activitats que fan i els seus pressupostos.

S'ha d'agrair la participació de les organitzacions que han facilitat dades, ja que el fet que aquesta informació no es demane habitualment suposa un esforç addicional de treball. S'ha volgut, en el marc d'aquest estudi, fer una primera consulta que siga ampliada en els pròxims anys i que s'estenga en participació i estabilitat.

## 1.4 La política integral ciclista

La mobilitat ciclista consta de diverses dimensions que s'han de tindre en compte per a l'elaboració de polítiques ciclistes; una d'aquestes és la infraestructura, però no és l'única. Els instruments de planificació han de recollir totes les dimensions i, al seu torn, estar integrats amb la resta.

El marc conceptual de la política integral ciclista s'ha publicat en revistes acadèmiques i ajuda a identificar les diferents dimensions de la mobilitat ciclista que s'han de tindre en compte per a dissenyar polítiques ciclistes<sup>10</sup>. El concepte de política integral ciclista es basa en la idea que l'objectiu primordial de les polítiques ciclistes és proporcionar accés a la mobilitat ciclista per a totes les persones. Així, l'objectiu principal de la Generalitat hauria de ser també aquest, amb unes polítiques ciclistes que siguen justes i equitatives, i que es puga oferir aquest tipus de mobilitat sostenible, saludable i assequible.

Les dimensions de la política integral es poden consultar en el gràfic 1 i s'expliquen a continuació.

---

<sup>9</sup> «Red de Ciudades por la Bicicleta», s.d., <https://www.ciudadesporlabicicleta.org/>.

<sup>10</sup> Esther Anaya Boig i Àngel Cebollada, «Una proposta per a la mobilitat en bicicleta: la política integral», *Revista Papers* (2013-7958), 1 novembre 2017, [https://www.researchgate.net/publication/325103399\\_Una\\_proposta\\_per\\_a\\_la\\_mobilitat\\_en\\_bicicleta\\_la\\_politica\\_integral\\_CAT\\_-\\_Una\\_propuesta\\_para\\_la\\_movilidad\\_en\\_bicicleta\\_la\\_politica\\_integral\\_ES](https://www.researchgate.net/publication/325103399_Una_proposta_per_a_la_mobilitat_en_bicicleta_la_politica_integral_CAT_-_Una_propuesta_para_la_movilidad_en_bicicleta_la_politica_integral_ES).

Gràfic 1. Dimensions de la política integral ciclista



Font: elaboració pròpia.

- **Normativa:** tant les ordenances com el marc regulador sectorial en què es troben marquen les condicions en les quals es pot donar la mobilitat ciclista. A més d'un marc merament contextual, la política ciclista aplica i avalua les normes, i pot proposar-ne modificacions quan convinga.
- **Infraestructura:** la infraestructura ciclista són aquelles parts de l'ambient construït que estan dedicades explícitament a la mobilitat ciclista, siga de manera exclusiva (només per a cicles) o compartida amb altres vehicles o amb vianants. Vies ciclistes, calçades compartides i aparcaments ciclistes són els elements més obvis, però també es consideren infraestructura ciclista les flotes de bicicletes compartides i els cicles de càrrega per a la ciclogística, i elements com la senyalització, comptadors ciclistes o bombes d'aire per a bicicletes també formen part d'aquest *hardware* ciclista. Finalment, els vehicles de mobilitat personal (VMP), generalment patinets elèctrics, són també objecte d'anàlisi en la política ciclista, ja que poden compartir les infraestructures ciclistes amb els cicles.
- **Educació i capacitació:** les habilitats per a pedalar s'han d'adquirir, així com les de circular. L'accés a la mobilitat ciclista implica aquesta adquisició, i per això ha d'acompanyar l'oferta d'infraestructures ciclistes. A Espanya, el 80 % de les persones que no saben anar amb bicicleta són dones, d'acord amb les dades del *Baròmetre*

de la bicicleta per a l'any 2019<sup>11</sup> de la RCxB, per la qual cosa, cal assegurar-se que aquestes polítiques arriben als col·lectius que més ho necessiten.

- **Governança i participació:** la interacció entre els diferents actors implicats en la mobilitat ciclista determina els resultats de les polítiques ciclistes. Es pot arribar a parlar de democratització de les polítiques ciclistes quan aquestes són inclusives i la presa de decisions és al mateix nivell.
- **Comunicació:** la manera en què la mobilitat ciclista es comunica influeix en com es practica aquesta mobilitat i quines visions se'n tenen. La representació de les persones ciclistes en les campanyes i en els documents que editen les administracions públiques i entitats associades, el llenguatge que s'utilitza per a referir-se a la mobilitat ciclista i a les persones que la practiquen, l'ús de diferents dissenys i signes; tot és comunicació i tot genera significats que han de cuidar-se per a ser respectuosos i inclusius.
- **Moviments socials i culturals:** aquesta dimensió s'acostuma a obviar en la política pública, però constitueix una part molt valuosa del context en el qual es desenvolupa la mobilitat ciclista. La història de l'ús dels cicles per la societat local, les iniciatives informals que ofereixen serveis ciclistes o reclamen el dret d'utilitzar la bicicleta des de diversos col·lectius i situacions. Això és part de la *cultura* ciclista que pot arribar a determinar si unes certes polítiques són lícites o si seran ben acollides per la societat.
- **Instruments de planificació:** els instruments de planificació han de capturar la política integral de la manera més completa possible, ocupant-se de totes les dimensions anteriors. A més, és útil localitzar i connectar amb altres instruments de planificació que s'ocupen d'alguna manera de la mobilitat ciclista, com per exemple els plans de mobilitat, els relatius a l'urbanisme, al canvi climàtic, a la salut, al medi ambient, al turisme i altres.

---

11 Gabinet d'Estudis Socials i Opinió Pública (GESOP), «Barómetro de la bicicleta en España. Informe de resultados. Noviembre de 2019» (Red de Ciudades por la Bicicleta (RCxB), novembre 2019), <https://www.ciudadesporlabicicleta.org/wp-content/uploads/2019/12/rcxb-bar%C3%B3metro-de-la-Bicicleta-2019.pdf>.

## 2 Una aproximació a la pràctica ciclista a la Comunitat Valenciana

Els usos de les bicicletes i de la resta de cicles engloba activitats i pràctiques molt diferents. Els cicles s'empren tant en els desplaçaments quotidians com en viatges de llarg recorregut, per a fer activitat esportiva i d'oci, en les vacances o com a eina de treball, entre altres.

Es tracta d'acostar-se a la pràctica ciclista a la Comunitat Valenciana i a la seua possible evolució a través de les fonts de dades disponibles, que resulten ser escasses i disperses:

- *Baròmetre de la bicicleta* de la Red de Ciudades por la Bicicleta (RCxB).
- Enquestes domiciliàries de mobilitat (EDM) dels plans de mobilitat metropolitans (PMoMe).
- Enquestes domiciliàries de mobilitat (EDM) dels plans de mobilitat urbana sostenible (PMUS).
- Comptadors i comptatges a la ciutat de València.

La Comunitat Valenciana no compta amb una enquesta domiciliària de mobilitat (EDM) a escala autonòmica que permeta una visió sobre la pràctica ciclista en el conjunt del territori valencià, i sobre la seua evolució en el temps. A escala estatal, l'última enquesta nacional de mobilitat MOVILIA<sup>12</sup> és de l'any 2006.

---

12 «Movilia 2006/2007. Información sobre pautas de movilidad de la población residente en España en viviendas familiares, sus características y sus determinantes» (Gobierno de España. Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, s.d.), [https://www.mitma.gob.es/recursos\\_mfom/pdf/2D1D40A2-3417-4C74-AF3F-D22D3A161F96/110679/Movilia20062007.pdf](https://www.mitma.gob.es/recursos_mfom/pdf/2D1D40A2-3417-4C74-AF3F-D22D3A161F96/110679/Movilia20062007.pdf).

L'RCxB, associació composta per territoris i ciutats espanyoles, ha fet set edicions de l'enquesta del *Baròmetre de la bicicleta* des de l'any 2008. Les primeres edicions van ser anuals fins a l'any 2011, a partir de l'any 2015 van ser biennals. L'RCxB ha rebut la col·laboració d'altres administracions públiques per a produir el *Baròmetre de la bicicleta*. En la pròxima edició s'ha anunciat recentment la col·laboració del Ministeri de Transports, Mobilitat i Agenda Urbana (MITMA)<sup>13</sup>. En les edicions publicades fins al moment han col·laborat la Direcció General de Trànsit (DGT), l'Ajuntament de Saragossa i la Federació Espanyola de Municipis i Províncies.

A més, la Generalitat de Catalunya ha ampliat la mostra per al seu territori en sis edicions de l'enquesta del *Baròmetre de la bicicleta*<sup>14</sup>, de l'any 2014 al 2019.

Quant a la freqüència d'ús, el *Baròmetre de la bicicleta* es distingeix entre persones usuàries i persones no usuàries. Les persones usuàries són aquelles que utilitzen la bicicleta amb alguna freqüència. Aquestes engloben les que utilitzen la bicicleta setmanalment, només els caps de setmana, alguna vegada al mes i amb menor freqüència. Les persones definides com a no usuàries són aquelles que mai o quasi mai la utilitzen o que no saben anar en bicicleta.

Entre el baròmetre estatal i el català només hi ha diferències quant a com s'estableix la freqüència d'ús setmanal. En el *Baròmetre de la bicicleta* estatal es diferencia entre les persones que empen la bicicleta tots o quasi tots els dies, 3-4 vegades per setmana i 1-2 vegades per setmana, mentre que en el *Baròmetre de la bicicleta* català es diferencia entre les persones que utilitzen la bicicleta cada dia o quasi i les que la utilitzen almenys una vegada per setmana. A l'hora de comparar dades sobre freqüència d'ús extretes de diferents enquestes, les diferències entre dades tenen relació sobretot amb com es fa la pregunta.

Amb les dades del *Baròmetre de la bicicleta* estatal es pot obtenir una visió aproximada de la pràctica ciclista a la Comunitat Valenciana. Cal tindre en compte que l'enquesta del *Baròmetre de la bicicleta* es fa amb una mostra molt reduïda de persones participants. En l'últim *Baròmetre de la bicicleta* per a l'any 2019, d'un total de 3.205 entrevistes, 424 han sigut fetes a la Comunitat Valenciana.

---

13 «La RCxB y el MITMA colaborarán en el siguiente Barómetro de la Bicicleta», 3 febrer 2022, <https://www.ciudadesporlabicicleta.org/2022/02/03/la-rcxb-y-el-mitma-colaboraran-en-el-siguiente-barometro-de-la-bicicleta/>.

14 «Baròmetre de la bicicleta. Territori», s.d., [https://territori.gencat.cat/ca/01\\_departament/06\\_estadistica/07\\_publicacions\\_estadistiques/01\\_territori\\_i\\_mobilitat/barometre-de-la-bicicleta/](https://territori.gencat.cat/ca/01_departament/06_estadistica/07_publicacions_estadistiques/01_territori_i_mobilitat/barometre-de-la-bicicleta/).



Com s'indica en el *Baròmetre de la bicicleta* per a l'any 2019, a la Comunitat Valenciana un 49,8 % de la població de 12 anys i més utilitza la bicicleta amb alguna freqüència. Amb un 21,8 % de pràctica setmanal, un 9,8 % de pràctica només els caps de setmana, un 10,2 % alguna vegada al mes i un 8 % amb menor freqüència. El total i els desagregats són molt semblants respecte de la mitjana de l'estat. L'any 2019, el nombre de persones usuàries a la Comunitat Valenciana s'ha incrementat en un 0,8 % quant a les dades del Baròmetre de la bicicleta per a l'any 2017<sup>15</sup>.

D'altra banda, un 8,3 % de la població no sap anar en bicicleta i un 41,8 % no utilitza o quasi mai utilitza la bicicleta. Quant a les dades per a l'any 2017, hi ha hagut un descens del nombre de persones no usuàries del 0,9 %.

Pel que fa a tindre una visió aproximada sobre la perspectiva de gènere i generació en la pràctica ciclista en el conjunt de l'estat, en el *Baròmetre de la bicicleta* per a l'any 2019 destaquen les dones, les persones de més edat i les persones amb nivell d'estudis més baix, entre el percentatge de persones no usuàries.

El percentatge de dones que utilitzen la bicicleta amb alguna freqüència és del 42,8 %. Mentre que les dones que utilitzen la bicicleta setmanalment només suposen el 15 % de totes les dones participants, davant d'un 30 % dels homes.

Per al mateix any 2019, de les dades del *Baròmetre de la bicicleta* català s'extrau que hi ha a Catalunya un 40,3 % de persones usuàries, davant d'un 49,7 % de persones usuàries tal com es recull en el *Baròmetre de la bicicleta* a escala estatal. A més de possibles variacions metodològiques, aquesta diferència denota que hi ha variacions regionals que no asseguren que la mitjana que ofereix el *Baròmetre de la bicicleta* es pugui aplicar a la Comunitat Valenciana.

Respecte als resultats per ciutats del *Baròmetre de la bicicleta* per a l'any 2019, València (56 %) apareix com la tercera ciutat espanyola on més persones ciclistes hi ha per darrere de Saragossa (58,3 %) i Sevilla (59,8 %).

---

15 Gabinet d'Estudis Socials i Opinió Pública (GESOP), «Barómetro de la bicicleta en España. Informe de resultados. Noviembre de 2017» (Red de Ciudades por la Bicicleta (RCxB), novembre 2017), <https://www.ciudadesporlabicicleta.org/wp-content/uploads/2017/11/RCxB-Bar%C3%B3metro-de-la-Bicicleta-en-Espa%C3%B1a-2017-Informe.pdf>.

## 2.1 Les pràctiques quotidianes

Hi ha diferents indicadors que permeten mesurar les pràctiques quotidianes ciclistes. Per exemple, la part modal ciclista, que mesura l'índex de desplaçaments ciclistes sobre el conjunt dels desplaçaments de la jornada en les EDM, i la mobilitat ciclista, que mesura en les EDM el nombre de desplaçaments ciclistes per dia i per habitant. Però n'hi ha d'altres, com el mode principal, que mesura la part del mode ciclista utilitzat com a mode principal i que sol utilitzar-se en les enquestes de la Comissió Europea.

A la Comunitat Valenciana, quant a la part modal ciclista, podem extraure dades per a les tres àrees metropolitanes de les EDM dels plans de mobilitat de les àrees metropolitanes de València, Castelló i Alacant-Elx (PMoMe)<sup>16</sup>, les tres fetes en 2018. Per a l'àrea metropolitana de València s'han emprat les dades de l'EDM recollides en la versió bàsica del pla i per a les àrees metropolitanes de Castelló i Alacant-Elx s'han emprat les dades de les EDM de les versions preliminars dels plans.

Cal alertar de les limitacions de la interpretació de les dades d'aquestes enquestes. D'una banda, es desconeix el perfil demogràfic de les mostres i el període de realització de les enquestes. I de l'altra, les enquestes han sigut fetes en períodes diferents, motiu pel qual poden haver subestimat o sobreestimat la part modal anual ciclista.

Sembla que hi ha diferències entre les metodologies emprades en l'enquesta del PMoMe Bàsic de València i la metodologia emprada en les enquestes dels PMoMe de Castelló i d'Alacant-Elx. Quan es parla de metodologia emprada en l'enquesta, això té a veure sobretot amb les preguntes: com es plantegen i com es recopilen les respostes.

I encara que les tres àrees metropolitanes definides en els PMoMe engloben un 60,22 % de la població valenciana a data de realització de les enquestes, cal tindre en compte que es tracta de població majoritàriament urbana i en zona costanera.

En la taula 2 s'agrupen les dades de les EDM que apareixen en els diferents documents publicats dels PMoMe per la Generalitat.

---

<sup>16</sup> «Supramunicipals - Mobilitat Urbana - Generalitat Valenciana», Mobilitat Urbana, s.d., <https://politicaterritorial.gva.es/va/web/movilidad-urbana/supramunicipales>.

**Taula 2. Enquestes de mobilitat dels plans de mobilitat metropolitans**

	Període	Mostra	Nombre d'enquestes
EDM 2018 PMOME Bàsic València	—	5 anys i més	19.128 enquestes telefòniques
EDM 2018 PMOME Castelló	—	—	6.700 enquestes telefòniques
EDM 2018 PMOME Alacant-Elx	febrer 2018 - maig de 2018	5 anys i més	13.500 enquestes telefòniques

Font: Generalitat 2018.

Les dades obtingudes dels documents publicats dels PMoMe sobre la part modal ciclista en les tres àrees metropolitanes s'agrupen en la taula 3. Les dades per tipus de desplaçaments estan desagregades de diferent manera en els PMoMe de Castelló i Alacant-Elx respecte al de València. Això es pot veure en les següents taules per a altres dades obtingudes perquè, com s'ha apuntat, sembla que les metodologies emprades en les enquestes han sigut diferents.

**Taula 3. Part ciclista del repartiment modal en les tres àrees metropolitanes segons tipus de desplaçament**

	Total desplaçaments /dia	Part modal ciclista (Total desplaçaments ciclistes/dia)	Interns als municipis	Intermunicipal de l'AM	Fora de l'AM		
<b>EDM 2018 PMOME Bàsic València</b>	4.878.430	2,4% (118.779)	3,1%* (101.200*)	1,1%* (16.510*)	1,1%* (1.069*)	—	—
	Total desplaçaments/ dia	Part modal ciclista (Total desplaçaments ciclistes/dia)				Mobilitat urbana	Mobilitat interurbana
<b>EDM 2018 PMOME Castelló</b>	775.000	1,4% (10.850*)	—	—	—	2 % (-)	1 % (-)
<b>EDM 2018 PMOME Alacant-Elx</b>	1.756.445	1 % (17.564*)	—	—	—	1 % (-)	2 % (-)

Font: Generalitat 2018.

\*dades extretes a partir de les dades publicades.

Quant a l'evolució del nombre de desplaçaments en el dia en l'àrea metropolitana de València, estan les dades del Pla d'acció territorial metropolitana de València (PATEVAL) per a l'any 2010<sup>17</sup>, que estimaven un nombre total de desplaçaments en el dia de 3.853.496, 83.636 dels quals són desplaçaments ciclistes, i d'això s'extrau que la part modal ciclista era del 2,2 %. Fins i tot tenint en compte les dificultats per a comparar les dades de les enquestes del PATEVAL i del PMoMe Bàsic de València, aquestes indiquen una possible evolució del nombre de desplaçaments ciclistes/dia en l'àrea metropolitana de València, amb un creixement del 42,2 % quant a la part modal ciclista.

Segons dades publicades de l'EDM del PMoMe Bàsic de València per a l'any 2018, en l'àrea metropolitana de València, el 66,7 % dels desplaçaments totals eren interns als municipis, el 31,3 % eren entre municipis de l'àrea metropolitana i el 2 % començaven o finalitzaven fora de l'àrea metropolitana. Quant als desplaçaments ciclistes, el 85,2 % dels desplaçaments eren interns als municipis, el 13,9 % es feien entre municipis de l'àrea metropolitana i el 0,9 % començaven o finalitzaven fora de l'àrea metropolitana.

Sobre l'evolució de la part modal ciclista en l'àrea metropolitana d'Alacant-Elx, en el PMUS d'Alacant es van recollir les dades de l'enquesta per a l'any 1999 de l'àrea metropolitana d'Alacant (TAM). La part modal del repartiment ciclista en els desplaçaments totals s'estimava en l'1,5 %. Fins i tot tenint en compte que les dues enquestes estan fetes sobre territoris diversos, si es comparen les dades de l'enquesta del 1999 amb les dades de l'enquesta del PMoMe d'Alacant-Elx per al 2018, es pot dir que sembla que hi ha hagut una evolució a la baixa.

En el PMoMe de Castelló es fa referència a l'EDM per a l'any 2001, l'àmbit de la qual era l'àrea central de la província de Castelló, però la mobilitat ciclista no està prevista en aquesta enquesta. No hi ha altres dades publicades amb anterioritat al PMoMe de 2018 per a aproximar-se a l'evolució de la mobilitat ciclista en l'àrea metropolitana de Castelló.

Referent a la part modal ciclista de les quatre grans ciutats valencianes, a més de les dades obtingudes de les EDM dels PMoMe, es poden extraure dades de les EDM dels plans de mobilitat urbana sostenible (PMUS) de València, Castelló de la Plana i Alacant. Per a Elx no es poden extraure dades pròpies comparables de l'enquesta del PMUS,

---

17 «Pla d'acció territorial metropolitana de València» (Generalitat Valenciana. Conselleria de Política Territorial, Obres Públiques i Mobilitat, s.d.), <https://politicaterritorial.gva.es/va/web/planificacion-territorial-e-infraestructura-verde/plan-de-accion-territorial-metropolitano-de-valencia-pateval->.

perquè les dades estan extretes de l'EDM del PMoMe d'Alacant-Elx, per la qual cosa es tracta d'una submostra.

A Castelló de la Plana, a més, estan les dades de l'enquesta del Pla director ciclista del municipi de Castelló (PDB).

En el PMUS de València<sup>18</sup> per a l'any 2012 es comparen les dades obtingudes en l'enquesta per a l'any 2012 amb l'enquesta per a l'any 2009, en què la part modal ciclista del repartiment va augmentar del 3,1 % al 4 %, un 0,9 %, per al total dels desplaçaments ciclistes, interns i externs a la ciutat. La part modal ciclista per als desplaçaments interns a la ciutat de València per a l'any 2012 era del 4,8 %, amb un total de 75.114 desplaçaments dins de la ciutat.

D'altra banda, si es comparen les dades sobre els desplaçaments interns a la ciutat de València del PMoMe de València per a l'any 2018, fins i tot tenint en compte que es tracta d'una submostra, amb les de l'enquesta per a l'any 2012, la part ciclista del repartiment modal es manté en el 4,8 %, però amb pràcticament 10.000 desplaçaments diaris més, que fan un total de 84.526 desplaçaments. Això suposa un increment del 12,5 % en el període que va des de l'any 2012 al 2018. En la taula 4 es recullen les dades de les diferents enquestes per a la ciutat de València.

**Taula 4. Evolució de la part ciclista del repartiment modal a la ciutat de València**

	Total desplaçaments/ dia	Part modal ciclista (Total desplaçaments ciclistes/dia)	Total desplaçaments interns/dia	Part modal ciclista (Total desplaçaments ciclistes interns/dia)
<b>EDM 2009</b>	2.096.961	3,1% (64.071)	—	—
<b>EDM 2012 PMUS València</b>	1.895.022	4 % (75.407)	1.575.973	4,8% (75.114)
<b>EDM 2018 PMOME Bàsic València</b>	—	3,6% (—)	—	4,8% (84526).

Font: vàries.

18 Idom i Eypsa, «Pla de mobilitat urbana sostenible de València» (Ajuntament de València. Regidoria de Circulació i Transport i Infraestructures del Transport, desembre 2013), <https://www.valencia.es/val/mobilitat/inici/-/content/inicio-3?uid=13E8AC-560711B1ADC1257C5B0041648A>.

**Taula 5. Evolució part ciclista del repartiment modal a la ciutat de València per a bicicleta pròpia i bicicleta pública**

	Part modal ciclista (Total desplaçaments interns ciclistes/dia)	Part modal ciclista bicicleta pròpia (Total desplaçaments interns bicicleta pròpia/ dia)	Part modal ciclista bicicleta pública (Total desplaçaments interns bicicleta pública/dia)
EDM 2012 PMUS València	4,8% (75.114)	2,8 % (44.915)	1,9% (30.199)
EDM 2018 PMOME Bàsic València	4,8% (84.526)	3,02% (53.446)	1,75% (31.080).

Font: Agència Municipal de la Bicicleta de l'Ajuntament de València.

En la taula 5 s'indiquen les dades de desplaçaments ciclistes interns a la ciutat de València de manera desagregada per a desplaçaments amb bicicleta pròpia i bicicleta pública. La bicicleta privada, amb un 19 % de creixement, és el mitjà de transport que més augmenta en aquest període que va des de l'any 2012 al 2018. Mentre que la bicicleta pública ha perdut en nombre de desplaçaments.

L'evolució del repartiment modal a la ciutat de Castelló de la Plana des de l'any 2007 fins a 2013 s'analitza en el PDB<sup>19</sup>. Aquest es basa en l'informe *Anàlisi de la mobilitat de la ciutat de Castelló per al 2013 a partir de la implantació del PMUS (2007-2015)* elaborat pel Departament d'Enginyeria i Infraestructura dels Transports de la Universitat Politècnica de València, que agafa com a referent un informe del Laboratori de Seguretat Viària de la Policia Local de Castelló de la Plana fet el maig de 2013. En el PDB es comparen les dades obtingudes en l'enquesta del PMUS<sup>20</sup> per a l'any 2007 amb les dades de l'anàlisi; la part modal ciclista del repartiment ha augmentat del 0,1 % al 2,9 % per al total dels desplaçaments interns. Segons el PDB, el nombre de desplaçaments ciclistes interns s'ha multiplicat un 25 %, passant de 251 desplaçaments ciclistes per a l'any 2007 a 6.253 per a l'any 2013.

Dels 6.243 desplaçaments ciclistes diaris a la ciutat de Castelló de la Plana fets en 2013, 4.495 desplaçaments corresponen a desplaçaments realitzats amb bicicleta pròpia (72 %) i 1.748 corresponen a desplaçaments fets amb bicicleta pública (28 %).

19 «Pla director ciclista del municipi de Castelló» (Ajuntament de Castelló de la Plana. Mobilitat, s.d.), [https://www.castello.es/web30/pages/contenido\\_web20.php?id=val&cod0=1&cod1=2&cod2=405&cod3=154](https://www.castello.es/web30/pages/contenido_web20.php?id=val&cod0=1&cod1=2&cod2=405&cod3=154).

20 «Pla de mobilitat urbana sostenible 2007-2015» (Ajuntament de Castelló de la Plana. Mobilitat, s.d.), [http://www.castello.es/web30/pages/contenido\\_web20.php?cod0=1&cod1=67&cod2=209](http://www.castello.es/web30/pages/contenido_web20.php?cod0=1&cod1=67&cod2=209).

De l'enquesta del PMoMe de Castelló per a l'any 2018 s'extrau, tenint en compte que es tracta d'una submostra, que la part ciclista del repartiment modal en el total dels desplaçaments que s'estima és un 2 %.

De manera desagregada, la part modal dels desplaçaments ciclistes dels desplaçaments interns a Castelló de la Plana s'estima en un 2 %, mentre que en els desplaçaments externs s'estima en menys de l'1 %.

Si comparem les dades per als desplaçaments interns de l'enquesta del PDB de Castelló de la Plana per a l'any 2013 amb les de l'enquesta del PMoMe de Castelló per a l'any 2018, s'observa que la part modal ciclista ha evolucionat a la baixa en els desplaçaments interns a la ciutat. Cal tindre en compte que les dades del PMoMe provenen d'una submostra.

D'altra banda, en l'enquesta del PMUS d'Alacant<sup>21</sup> per a l'any 2012 s'indica que la part ciclista del repartiment modal és del 2 % per a tots els desplaçaments diaris que es produeixen a Alacant. Per tant, s'estima que d'un total de 715.711 desplaçaments, 14.314 són desplaçaments ciclistes. De manera desagregada, el repartiment modal ciclista en els desplaçaments interns és de l'1,48 %, mentre que en els desplaçaments externs és del 2,29 %.

De l'enquesta del PMoMe d'Alacant-Elx per a l'any 2018 s'extrau que la part ciclista del repartiment modal en el total dels desplaçaments és de l'1 %. De manera desagregada, la part modal dels desplaçaments ciclistes dels desplaçaments interns a Alacant s'estima en un 1 %, mentre que en els desplaçaments externs s'estima en un 2 %.

Si es comparen les dades de l'enquesta del PMUS d'Alacant per a l'any 2012 amb les de l'enquesta del PMoMe d'Alacant-Elx per a l'any 2018, la part modal ciclista ha evolucionat a la baixa tant en el total dels desplaçaments com en els desplaçaments interns i externs a la ciutat d'Alacant. Com en el cas de la resta de ciutats analitzades en els PMoMe, cal tindre en compte que les dades provenen d'una submostra.

---

21 «Plan de movilidad urbana sostenible de Alicante» (Ajuntament d'Alacant, s.d.), <https://www.alicante.es/es/documentos/plan-movilidad-urbana-sostenible-alicante-pmus>.

**Gràfic 2. Part ciclista del repartiment modal en les tres grans ciutats valencianes**



Fonts: ajuntaments de València, Castelló de la Plana i Alacant, i Generalitat.

L'enquesta del PMUS d'Elx, en fase d'elaboració, no està feta en el marc de la metodologia de les EDM, i no recull dades sobre el repartiment modal, part ciclista, ni sobre el nombre de desplaçaments ciclistes per dia i per habitant. En el PMUS d'Elx s'indiquen les dades recollides en l'enquesta del PMoMe d'Alacant-Elx per a l'any 2018, resultant un repartiment modal ciclista en el total dels desplaçaments de l'1 %, en els desplaçaments interns del 2 % i en els desplaçaments externs del 3 %. Destaca entre aquestes dades que la part modal en els desplaçaments externs a Elx és superior a la dels desplaçaments interns.

De la lectura del gràfic 2, elaborat amb les dades de les diferents enquestes consultades, es pot estimar que en la primera dècada dels 2000 la mobilitat ciclista va començar a fer-se lloc de nou en el repartiment modal a València, Castelló de la Plana i Alacant. Quant als últims 10 anys, els ajuntaments no tenen dades pròpies per a poder comprovar si realment la part modal ciclista ha anat a la baixa en aquestes tres grans ciutats; les dades per a l'any 2018 estan extretes d'una submostra.

En qualsevol cas, la part ciclista del repartiment modal a les quatre grans ciutats valencianes és encara molt poc significativa. La part modal ciclista és encara menys significativa en els desplaçaments interurbans. A la ciutat de València, la part modal ciclista obtinguda de l'EDM del seu PMUS per a l'any 2013 és molt diferent segons la



dimensió territorial (especialment la distància) del moviment, segons si es tracta de desplaçaments interns (4,8 %) o si es tracta de desplaçaments externs (0,1 %).

Segons dades publicades per la companyia asseguradora internacional Luko<sup>22</sup>, els índexs registrats a la Comunitat Valenciana es troben per davall dels índexs registrats a les dues ciutats de referència espanyoles, Madrid (6 %) i Barcelona (2,5 %), i encara més lluny dels de ciutats de referència en l'àmbit europeu com Utrecht (51 %), la millor puntuada, i Amsterdam (32 %), als Països Baixos, i Copenhaguen (29 %), a Dinamarca.

Quant a la part modal ciclista registrada en altres ciutats del territori valencià, s'han analitzat les enquestes de mobilitat dels PMUS dels municipis amb expedient d'avaluació ambiental estratègica (AAE) segons dades publicades pel Servei d'Avaluació Ambiental Estratègica de la Conselleria d'Agricultura, Desenvolupament Rural, Emergència Climàtica i Transició Ecològica<sup>23</sup>, amb independència de la seua grandària.

Quant a la grandària del municipi, és l'article 10.4 de la *Llei 6/2011, d'1 d'abril, de la Generalitat, de mobilitat de la Comunitat Valenciana*<sup>24</sup>, el que estableix que els municipis de més de 20.000 habitants, o aquells que tinguen una població residencial equivalent, formularan un pla municipal de mobilitat en el termini de quatre anys a partir de l'entrada en vigor d'aquesta llei.

En l'informe *Auditoria operativa de les polítiques públiques en mobilitat urbana sostenible i intermodalitat del transport públic metropolità, exercicis 2015-2019*<sup>25</sup> elaborat per la Sindicatura de Comptes de la Comunitat Valenciana s'indica que a la fi de l'any 2020 eren només 24 municipis (36,9 %) els que havien aprovat el seu PMUS, d'un total de 65 que haurien d'haver-ho fet des de l'entrada en vigor de la llei, per tindre més de 20.000 habitants o població residencial equivalent.

---

22 «Global Bicycle Cities Index 2022», Luko, s.d., <https://de.luko.eu/en/advice/guide/bike-index/>.

23 «Seguiment d'expedients d'avaluació ambiental estratègica», s.d., <https://agroambient.gva.es/va/web/evaluacion-ambiental/seguimiento-d-expedients-d-avaluacio-ambiental-estrategica>.

24 «Llei 6/2011, d'1 d'abril, de la Generalitat, de mobilitat de la Comunitat Valenciana» (s.d.), [https://dogv.gva.es/datos/2011/04/05/pdf/2011\\_3979.pdf](https://dogv.gva.es/datos/2011/04/05/pdf/2011_3979.pdf).

25 «Auditoria operativa de les polítiques públiques en mobilitat urbana sostenible i intermodalitat del transport públic metropolità, exercicis 2015-2019» (Sindicatura de Comptes de la Comunitat Valenciana, s.d.), <https://www.sindicom.gva.es/auditoria-operativa-de-les-politiques-publicues-en-mobilitat-urbana-sostenible-i-intermodalitat-del-transport-public-metropolitana-exercicis-2015-2019>.

Més enllà dels municipis de més de 20.000 habitants o població residencial equivalent, el Servei de Mobilitat Urbana de la Conselleria de Política Territorial, Obres Públiques i Mobilitat<sup>26</sup> és l'encarregat de fer el seguiment dels PMUS a la Comunitat Valenciana. Fan el seguiment d'aquells PMUS que necessiten un informe favorable per part d'aquest servei per a tramitar l'AAE. A data 11 de novembre de 2021, segons dades facilitades per aquest servei, apareixen aprovats 13 PMUS de 52 a la província de València, 5 PMUS de 16 a la província de Castelló i 12 de 34 a la província d'Alacant. D'un total de 102 PMUS als quals es fa seguiment, només 30 (29 %) han sigut aprovats pels respectius ajuntaments.

En la taula 6 es fa una relació de les característiques que presenten els PMUS que apareixen en el seguiment d'expedients d'AAE per a valorar si la metodologia emprada en cadascun és l'adequada per a poder estimar més avant la demanda ciclista en el conjunt del territori valencià.

Cal tindre en compte que les enquestes de mobilitat dels PMUS estan fetes sobre territoris diversos, en dates diferents, sobre poblacions de diferents grandàries, per la qual cosa les dades per si mateixes ja són difícilment comparables.

Cadascun dels PMUS estudia en major o menor detall la realitat municipal, però la gran majoria presenten mancances a l'hora d'exposar dades bàsiques fonamentals per a obtenir una visió conjunta de la mobilitat ciclista en el territori, i, com s'ha apuntat, que siguen dades comparables. Algunes d'aquestes dades serien: nombre de viatges ciclistes diaris, repartiment modal diferenciant la mobilitat ciclista, freqüència d'ús de la bicicleta, etc. Caldrien dades sobre la metodologia emprada per a la investigació i la mostra de població considerada.

En un gran nombre dels PMUS analitzats s'ha tractat la mobilitat ciclista únicament com a part integrant de la mobilitat no motoritzada, unificant les dades corresponents a la mobilitat a peu amb la mobilitat ciclista. És de gran importància el tractament d'aquestes dades de manera independent per a tindre una visió real de la presència i dificultats de cadascun.

---

26 «Servei de Mobilitat Urbana de la Conselleria de Política Territorial, Obres Públiques i Mobilitat», s.d., <https://politicaterritorial.gva.es/va/web/movilidad-urbana>.

**Taula 6. Part ciclista del repartiment modal en municipis que han tramitat l'AAE dels seus PMUS a la Comunitat Valenciana**

Província	Municipi	Data PMUS	Enquesta pròpia	Desplaçaments	Desplaçaments/persona	Part modal ciclista	Desplaçaments ciclistes/dia
València	Albalat dels Sorells	2020	Sí, en línia	—	—	6,00 %	—
	Alboraia	2019	Sí	64.341	2.7	—	—
	Alzira	2019	Sí,	96.952	3	0,40%	—
	Aldaia	2018	No, PMoMe	80.335	3.1.	1,80%	—
	Almussafes	2018	Sí, en línia	30.265	4.2.	1,40%	—
	Bicorp	—	—	—	—	—	—
	Carcaixent	2019	Sí	45.988	2.91	0,88%	406
	Chera	2019	Sí	—	—	2,00 %	—
	Daimús	2021	Sí	—	—	0,0 %	—
	Emperador	2020	Sí, en línia	—	—	3,00 %	—
	Guardamar de la Safor	2020	Sí	—	—	12,00%	—
	Meliana	2020	Sí	20.096	2.32	5,00 %	—
	Mislata	2019	No, PMoMe	114.213	2.6	1,10%	—
	Museros	2021	Sí	—	—	2,70%	—
	Oliva	2020	Sí	55.257	2.9	—	—
	la Pobla de Farnals	—	No, PMoMe	28.938	3.2.	2,70%	—
	La Pobla de Vallbona	2019	No, PMoMe	49.347	2.57	—	—
	Puçol	2018	No, PMoMe	48.211	2.5	1,40%	—
	Riba-roja de Túria	2020	Sí	54.963	3.16	0,50%	—
	Silla	2019	No, PMoMe	46.431	2.51	—	—
	Sueca	2018	Sí	91.638	3.68	2,38%	2.174
	Torrent	2019	No, PMoMe	278.985	2.8	0,90%	2.000
	Utiel	—	—	—	—	—	—
Vinalesa	2021	No, PMoMe	—	2.8	2,00 %	—	
Castelló	Almenara	2020	—	—	—	—	—
	Artana	2019	Sí	—	—	4,00 %	—
	Borriana	2019	Sí	—	—	6,10%	—
	Peníscola	2019	Sí	—	—	7% (interurbana) 11%(urbana)	—
Vinaròs		Sí	—	—	7 %	—	
Alacant	Aspe	2018	Sí	62.604	3.07	—	—
	Benissa	2019	Sí	—	2.59	—	—
	Campello, el	2019	No, PMoMe	66.614	2.67	1,17%	—
	Guardamar del Segura	2019	Sí	53.558	3.57	0,71%	381
	Ibi	2019	Sí	60.122	3	1,00 %	—
	Torreveja	2019	Sí	224.679	3.1.	3,00 %	—
	Villena	2019	Sí	—	2.56	—	—
	Els Poblets	2020	Sí	—	—	7,00%	—

Font: elaboració pròpia.

Finalment, s'ha de tindre en compte la representativitat de les mostres de les enquestes analitzades, en què, en gran part dels documents, no es pot assumir que les dades caracteritzen la població (l'univers de l'enquesta). Com s'ha indicat, algunes de les enquestes estan fetes en línia, i altres prenen com a enquesta la del PMoMe de l'àrea metropolitana de la qual formen part, tractant-se llavors d'una submostra. Aquest fet impedeix extrapolar les dades al conjunt de la població i a més s'hauria d'assegurar que es treballa amb una mostra representativa.

Una altra eina que permet corroborar l'evolució de la pràctica ciclista són els comptatges automàtics instal·lats per les administracions locals. L'Ajuntament de València té instal·lades 118 estacions automàtiques d'aforaments a data de desembre de 2021, que permeten conèixer l'evolució de les intensitats diàries d'usos de la infraestructura ciclista. En cinc d'aquests 118 punts de la xarxa ciclista hi ha instal·lats panells que donen informació en el moment de la quantitat d'usos durant el dia. Un dels comptadors mostra informació del nombre d'usos també respecte a tot l'any i des de la data en què es va obrir l'anell ciclista. S'ha de tindre en compte que aquestes estacions no diferencien entre tipus de cicles i VMP.

Segons apareix en una notícia en el web de l'Agència Municipal de la Bicicleta de València<sup>27</sup> amb data novembre de 2021, amb dades referents als comptatges, l'increment dels usos és de vora un 28 % si es compara el mes d'octubre de 2019 amb el de 2021. L'ús de la xarxa ciclista ha crescut un 27,98 % de mitjana en els 25 punts repartits per tota la ciutat per als quals s'ha establert la comparació.

D'acord amb la notícia, el carril bici del carrer Xàtiva, que pertany a l'anell ciclista, s'ha consolidat com el punt amb més desplaçaments de la ciutat. L'octubre de 2021 es van registrar més de 8.500 desplaçaments ciclistes diaris en aquest punt. No es té constància que hi haja instal·lats comptadors en vies no urbanes a la Comunitat Valenciana.

D'acord amb les dades publicades sobre l'evolució dels comptatges, es pot dir que hi ha hagut un augment dels desplaçaments ciclistes a la ciutat de València, però la part ciclista del repartiment modal progressa lentament. Encara es troba amb percentatges molt baixos tant a València com a Castelló de la Plana, Alacant i Elx, tot i que la visibilitat de la mobilitat ciclista és cada vegada més evident.

---

27 «Agència Municipal de la Bicicleta de València», s.d., <http://www.valencia.es/agenciabici/va>.

Es constata que hi ha grans diferències segons territoris i segons la tipologia dels desplaçaments, com es pot veure en les quatre ciutats valencianes.

Una altra eina per a avaluar la pràctica ciclista quotidiana són els quilòmetres recorreguts per persona i dia en cicles. A la Comunitat Valenciana tampoc hi ha dades sobre els quilòmetres recorreguts amb bicicleta.

A Catalunya, en el document *Impacte socioeconòmic de la bicicleta a Catalunya*<sup>28</sup> de l'any 2015, s'estimaven en 2014 2.771.239.351 quilòmetres recorreguts amb bicicleta per les persones residents a Catalunya entre 5 i 79 anys. Això representava 7.082.037 km/dia. Així, a Catalunya, cada persona usuària ciclista feia 923 quilòmetres anuals i 2,53 quilòmetres al dia de mitjana.

En el *Baròmetre de la bicicleta de l'RCxB* de caràcter estatal tampoc s'estimen dades sobre km recorreguts per persona i dia.

Un altre indicador per a mesurar la pràctica ciclista és el mode principal, és a dir, el mode que més temps ocupa. En l'última enquesta del *Eurobarometer*<sup>29</sup> per a l'any 2019, Espanya se situa amb un 2 % molt lluny dels Països Baixos, amb un 41 %, i Suècia, amb un 21 %, i lluny de la mitjana europea, que se situa en un 8 %. Així que Espanya, en comparació amb altres països europeus, està molt arrere quant a la pràctica ciclista quotidiana.

Per altra banda, el que ocorre en les ciutats valencianes analitzades pot tindre un efecte deformant de la pràctica ciclista quotidiana sobre el conjunt del territori valencià, ja que les ciutats més grans solen comptar amb més infraestructura ciclista i tindre el màxim de serveis ciclistes. A més, més enllà de les àrees urbanes, la infraestructura ciclista està orientada a la pràctica esportiva i d'oci.

Com s'ha introduït anteriorment, les tres àrees metropolitanes definides en els PMoMe suposen el 60,22 % de la població valenciana. Només les tres ciutats de capçalera suposen el 34,25 % de la població valenciana. No obstant això, hi ha raons per a pensar que el que ocorre en les tres àrees metropolitanes, ciutats grans i mitjanes valencianes situades

---

28 Emili Mató i e-Routes, «Impacte socioeconòmic de la bicicleta a Catalunya. Document de síntesi» (Generalitat de Catalunya. Departament de Territori i Sostenibilitat, novembre 2015), [https://territori.gencat.cat/web/.content/home/01\\_departament/documentacio/territori\\_mobilitat/bicicleta/Estudi\\_impacte\\_socioeconomic\\_bici\\_Catalunya.pdf](https://territori.gencat.cat/web/.content/home/01_departament/documentacio/territori_mobilitat/bicicleta/Estudi_impacte_socioeconomic_bici_Catalunya.pdf).

29 «Special Eurobarometer 495 – September 2019. Report Mobility and transport» (European Union, 2020), <https://europa.eu/eurobarometer/surveys/detail/2226>.

en espais costaners no és el que ocorre en la resta del territori, en espais interiors. En general, com més menuda és la població, acostuma a haver-hi major motorització, menys disponibilitat de transport públic i una forma urbana diferent, amb menys espai dedicat a infraestructura ciclista, sobretot intermunicipal.

A més de tindre en compte les qüestions de caràcter infraestructural, és important caracteritzar la dimensió de la política integral ciclista de cultura i societat. És interessant visibilitzar que a la Comunitat Valenciana, malgrat que en la majoria de les poblacions rurals no hi ha cultura de circular amb bicicleta, en algunes comarques s'ha mantingut la cultura ciclista durant dècades. És el cas de la Ribera Alta, concretament el municipi de Castelló, com es pot comprovar en la ponència<sup>30</sup> de Joan Sanfèlix Albelda, que es va presentar en la XV edició del Congrés La Bicicleta i la Ciutat celebrat a València en 2018.

*«En aquest treball..., es va aconseguir determinar amb relativa facilitat per la seua presència manifesta l'existència d'un ús normalitzat i intens de la bicicleta en els desplaçaments urbans.»*

Resulta remarcable que aquest estudi destaque l'ús de la bicicleta en les dones, encara que amb la consciència de ser poc usual:

*«les dones, la mateixa ciutadania, té una certa consciència de la particularitat en l'ús de la bicicleta que té aquest municipi. No obstant això, com veurem més avant, aquesta espècie de consciència no necessàriament s'entén des d'una forma empoderada que pugui reclamar major implicació per part de les administracions en la gestió dels espais urbans per a facilitar l'ús d'aquest mitjà de locomoció.»*

Es vol apuntar que una freqüència d'ús elevada no té per què estar relacionada amb una part modal ciclista elevada. Aquests dos indicadors fan referència a dos aspectes diferents: quants dels desplaçaments totals es fan amb bicicleta davant de la freqüència d'ús de la bicicleta per part de les persones que l'usen.

El que sol ocórrer és que en una mateixa freqüència d'ús, en els espais rurals la part ciclista del repartiment modal és inferior a la dels espais urbans, a causa de factors esmentats anteriorment, i sobretot dels índexs de motorització i la prioritització de l'ús del cotxe en l'espai públic.

---

30 Joan Sanfèlix Albelda, «El pueblo en bicicleta. Análisis de prácticas de movilidad desde la perspectiva de género», s.d., <https://valenciaciutatamable.org/publicacion-actas-xv-congreso-iberico/>.

En el *Baròmetre de la bicicleta per a l'any 2019* s'observa que la freqüència d'ús de la bicicleta a l'Estat espanyol és una mica superior en municipis d'entre 10.000 i 50.000 habitants (52,9 %) i de menys de 10.000 habitants (52,6 %) i en municipis de més de 500.000 habitants (51,3 %), respecte a la mitjana estatal (50,6 %). Mentre que els municipis d'entre 50.000 i 100.000 habitants (49,6 %) i entre 100.000 i 500.000 habitants (46,8 %) es trobarien per davall de la mitjana estatal (50,6 %).

D'altra banda, de l'*Observatori de la bicicleta per a l'any 2020* de l'RCxB s'extrau que la part ciclista del repartiment modal més elevada s'obté a les ciutats participants d'entre 50.000 i 100.000 habitants (2,9 %), mentre que la part menys elevada s'obté en les ciutats participants de menys de 50.000 habitants (1,9 %) i de més de 250.000 habitants (1,9 %).

A la Comunitat Valenciana, segons els principals resultats de les xifres oficials de població, revisió del padró municipal, de l'Institut Valencià d'Estadística (IVE)<sup>31</sup>, un 30,32 % de la població viu en municipis de més de 100.000 habitants, concretament en les quatre ciutats principals, València, Castelló de la Plana, Alacant i Elx; un 14,85 % viu en municipis d'entre 50.000 i 100.000 habitants; un 37,51 % viu en municipis d'entre 10.000 i 50.000 habitants, i un 17,32 % viu en municipis de menys de 10.000 habitants.

En els espais rurals aquest fet s'explica per l'avantatge competitiu donat al sistema de vehicle privat motoritzat i la feble consideració del confort dels desplaçaments ciclistes en els espais rurals, tal com s'apunta en l'estudi francès *Impact économique et potentiel de développement des usages du vélo en France*<sup>32</sup> per a l'any 2020 publicat per l'Agence de la Transition Écologique (ADEME). La bicicleta també és un vehicle. L'argument clau ací és la manca d'espais ciclistes segurs, vies ciclistes però també espais compartits adequats (camins rurals, etc.), que condueix al poc ús de la bicicleta i manca de cultura ciclista.

A la Comunitat Valenciana no hi ha dades per a poder valorar aquesta relació, no està indexada la pràctica ni el repartiment modal ciclista en els espais rurals. Hi ha diverses circumstàncies que dificulten la captura de dades ciclistes en els espais rurals, entre aquestes, que no es fan estudis de mobilitat tan complets com en els espais urbans més

---

31 «Xifres oficials de població: Revisió del Padró Municipal. Principals resultats», s.d., <https://pegv.gva.es/va/temas/demografiaypoblacion/poblacion/padronmunicipalcontinuorevisiondelpadronmunicipal>.

32 INDDIGO *et al.*, «Impact économique et potentiel de développement des usages du vélo en France en 2020», Mobilité et transport (Agence de la Transition Écologique (ADEME), abril 2020), <https://librairie.ademe.fr/mobilite-et-transport/332-impact-economique-et-potentiel-de-developpement-des-usages-du-velo-en-france-en-2020.html>.

densos i també que la mobilitat ciclista pot ser tan baixa que no es registre o que les dades no siguen representatives.

En relació amb les distàncies i el potencial canvi modal que hi puga haver a partir de l'anàlisi d'aquestes, en el PMoMe Bàsic de València es fa una caracterització de la mobilitat a la Comunitat Valenciana a partir de dades de demanda de transport generades per Kineo Mobility Analytics a partir de dades de telefonia mòbil. Aquesta anàlisi quantifica fluxos de mobilitat però no desagrega per modes de transport.

En l'anàlisi s'indica que a la Comunitat Valenciana hi ha un potencial de modes no motoritzats (a peu i en bicicleta) del 59 % de tots els desplaçaments. Aquest percentatge s'ha tret directament de sumar els desplaçaments registrats de menys d'1,5 km (28 %) amb els desplaçaments registrats d'entre 1,5 km i 5 km (31 %). Els desplaçaments registrats entre 5 i 10 km suposen un 26,5 %. En àmbit urbà, per als desplaçaments de menys de 5 km es considera que la manera més eficient és la bicicleta. En àmbit metropolità o intermunicipal són els desplaçaments de menys de 8 km, per a bicicleta sense electrificar. Els desplaçaments ciclistes objectiu són per tant aquells de menys de 5 km per a bicicletes sense electrificar i de menys de 10 km per a bicicletes electrificades, tal com s'indica en l'estudi francès.

Cal tindre en compte que aquest potencial té els seus condicionants, perquè si no existeix la infraestructura ni el potencial d'intermodalitat, no es pot oferir que aquests desplaçaments es puguin fer de manera segura i que es puguin percebre de manera segura. Es poden afegir altres barreres psicològiques, culturals i socials d'uns certs grups de població que limiten el seu accés a la mobilitat ciclista. És a dir, no és realista suposar que tot aquest 59 % passarà o podria passar a anar a peu i amb bicicleta.

A més, resulta complicat fer una valoració sobre el potencial canvi modal que hi pot haver a partir de les distàncies. No totes les persones volen o poden passar del cotxe a la bicicleta (mobilitat reduïda, serveis d'emergència, etc.), i hi ha la resta de modes, com el transport públic, que interaccionen amb tots aquests possibles potencials canvis i preferències de mobilitat de la població. A la Comunitat Valenciana caldria un estudi de preferències declarades de la població.



Per exemple, a l'Estat espanyol, l'Autoritat del Transport Metropolità de l'Àrea de Barcelona (ATM), en el seu *Pla director de mobilitat*<sup>33</sup>, inclou un càlcul dels escenaris prospectius en funció de les diferents expectatives de canvi modal.

En l'anàlisi inclosa en el PMoMe Bàsic de València es veu la destinació principal dels desplaçaments des de cada municipi, i quins són els principals moviments. Això es pot interpretar com un *proxy* de potencials moviments amb bicicleta, però és molt relatiu, perquè no sols falta la infraestructura, sinó que falten també els instruments perquè siga intermodal tant el transport de bicicleta en el transport públic, en aquest cas tren, com els aparcaments segurs en estacions d'autobús i tren. Uns potencials basats només en les distàncies no comporten una correlació directa amb el canvi modal perquè el sistema no està en posició per a poder fer aquest traspàs, falta la infraestructura, que siga segura, falta la cultura ciclista i falta el potencial d'intermodalitat.

Una altra qüestió tractada en l'anàlisi és l'autocontenció. Aquesta qüestió no es considera tan rellevant, ja que està orientada a una gestió de la mobilitat urbana a escala municipal. No obstant això, sobretot en àrees metropolitanes, la limitació municipal no reflecteix la mobilitat en continuïtats urbanes supramunicipals. El que s'ha d'assegurar és que hi haja connexions intermunicipals quan la distància és assequible amb bicicleta, perquè hi ha tres àrees metropolitanes que són un continu urbà.

En l'anàlisi s'indica que el percentatge en els desplaçaments ciclistes objectiu augmenta en les tres àrees metropolitanes. En la taula 7 es pot observar com el gruix dels desplaçaments es troba en la franja entre 1,5 km i 5 km. Destaca el 65 % de desplaçaments entre 1,5 km i 5 km que s'obté en l'àrea metropolitana d'Alacant.

Cal destacar que aquesta anàlisi a partir de dades de telefonia mòbil no dona dades sobre la distribució dels desplaçaments en espais rurals.

En les ciutats grans la velocitat en els desplaçaments ciclistes de menys de 5 km podria calcular-se porta per porta a partir dels horaris i el temps estimat per les persones usuàries ciclistes, i per una distància recalculada entre els centroides de les zones establides. En tot cas, aquesta distància estaria lleugerament subestimada en relació a la distància real.

---

33 «Pla director de mobilitat 2020-2025. Proposta del Pla» (Autoritat del Transport Metropolità. Àrea de Barcelona, juliol 2020), [https://doc.atm.cat/ca/\\_dir\\_pdm2020-2025/02\\_PROPOSTA\\_pdm\\_2020-2025\\_AD\\_20200701.pdf](https://doc.atm.cat/ca/_dir_pdm2020-2025/02_PROPOSTA_pdm_2020-2025_AD_20200701.pdf).

**Taula 7. Distribució dels desplaçaments diaris a la Comunitat Valenciana en funció de la distància**

	< 1,5km	1,5km – 5km	5km – 10km	10km – 25km	>25 km	<1km - 10km
<b>Comunitat Valenciana</b>	28%	31 %	19%	15 %	7 %	78 %
<b>Àrea metropolitana Alacant</b>	11 %	65 %	10 %	14 %	1 %	86%
<b>Àrea metropolitana Castelló</b>	26 %	42 %	16 %	15 %	1 %	84 %
<b>Àrea metropolitana València</b>	28 %	39 %	18 %	10 %	5 %	85%

Font: Generalitat.

Les diferències de velocitat entre cicles i vehicles privats motoritzats són més importants en ciutats més menudes on les limitacions de circulació són menys fortes. Com s’ha indicat anteriorment, en ciutats més menudes els vehicles privats motoritzats presenten avantatges.

És a dir, hi ha una relació forta entre la pràctica ciclista i una baixa eficàcia del cotxe. La part ciclista del repartiment modal depén molt de l’eficàcia del vehicle motoritzat privat, de la velocitat i de la seua facilitat per a aparcar-lo. Això i la percepció d’inseguretats de les persones ciclistes podria explicar les diferències entre territoris.

El càlcul de la fracció de desplaçaments de menys de 5 km, que serien aquells objectiu de canvi modal ciclista, inclou els desplaçaments de menys d’1 km que en realitat no serien objectiu ciclista, sinó vianant. Com ja s’ha vist en l’anàlisi de dades de demanda de transport generades per Kineo Mobility Analytics a partir de dades de telefonia mòbil que s’inclou en el PMoMe de València, els desplaçaments diaris que recorren distàncies de menys d’1,5 km a la Comunitat Valenciana suposen el 28 % dels desplaçaments totals. En l’àrea metropolitana de Castelló aquests desplaçaments suposen el 26 %, en la d’Alacant-Elx suposen l’11 % i en la de València suposen el 28 %. Com ja s’ha apuntat, l’anàlisi no dona dades sobre la distribució dels desplaçaments en els espais rurals. L’anàlisi tampoc apunta dades sobre modes de desplaçaments.

Així i tot, el que s’ha exposat és relatiu, i cal apuntar de nou que hi haurà persones que no puguen fer els desplaçaments ni a peu ni amb bicicleta, encara que es tracte de desplaçaments curts.

Quant als aspectes sociològics, com també s'ha indicat, no es compta amb suficients dades a escala de la Comunitat Valenciana per a poder caracteritzar la pràctica ciclista. Tampoc per a poder analitzar les qüestions sociològiques en l'evolució de la pràctica ciclista, perquè no es disposa d'un històric d'enquestes fetes en diferents anys.

En la taula 8 s'agrupa la informació obtinguda en els diferents documents publicats dels PMoMe per la Generalitat en relació al gènere. En el PMoMe Bàsic de València s'indica que és major el percentatge d'utilització de la bicicleta en el cas dels homes que de les dones a partir d'un gràfic, però no s'hi indiquen dades. En tot cas, les dades mostren la bretxa de gènere que hi ha en la pràctica ciclista.

Quant a la generació, en la taula 9 s'agrupa la informació obtinguda en els diferents documents publicats per grups d'edat. En el PMoMe de València ocorre el mateix que amb la perspectiva de gènere, s'ha fet una interpretació a partir d'un gràfic. No hi ha dades en els documents publicats del PMoMe de Castelló. En aquesta aproximació a la pràctica ciclista per grups d'edat, el grup de 18 a 44 destaca sobre la resta de grups.

Sobre la bretxa de gènere en la pràctica ciclista, en l'enquesta del PMoMe de València per a l'any 2018 es destaca que és major el percentatge d'utilització de la bicicleta en el cas dels homes que de les dones.

El mateix s'extrau de l'enquesta del PMUS de València, amb un 39,4 % de desplaçaments ciclistes fets per dones.

Quant a la bretxa de generació en la pràctica ciclista, en l'enquesta del PMoMe de València per a l'any 2018 es destaca que és major el percentatge d'utilització de la bicicleta en el grup d'edat entre els 18 i els 44 anys, seguit pel grup d'edat de 45 a 65 anys i el grup d'edat de 5 a 17 anys. En els grups de 65 a 79 anys i de més de 79 anys aquest percentatge disminueix encara més.

Quant a la pràctica ciclista a la ciutat de València, l'Agència Municipal de la Bicicleta de l'Ajuntament de València ha publicat dos informes de comptatges en 2019 i en 2020 que ofereixen una aproximació al perfil de les persones ciclistes. Cal tindre en compte que els últims comptatges es van fer en un context de pandèmia causada per la COVID-19.

**Taula 8. Part ciclista del repartiment modal en les tres àrees metropolitanes per gènere**

	Total desplaçaments/dia	Total desplaçaments dones/dia	Total desplaçaments homes/dia	Part modal ciclista (Total desplaçaments ciclistes/dia)	Part modal ciclista dones	Part modal ciclista homes
<b>EDM 2018 PMOME Bàsic València</b>	4.878.430	2.298.795	2.579.634	2,4% (118.779)	< 2,4%	> 2,4%
<b>EDM 2018 PMOME Castelló</b>	775.000	1,4%	(10.850*)	1 %	2 %	
<b>EDM 2018 PMOME Alacant-Elx</b>	1.756.445	1 %	(17.564*)	1 %	2 %	

Font: Generalitat 2018.

\*dades extretes a partir de les dades publicades.

**Taula 9. Part ciclista del repartiment modal en les tres àrees metropolitanes per edat**

	Total desplaçaments/dia	Part modal ciclista (Total desplaçaments ciclistes/dia)	Part modal ciclista 5-17	Part modal ciclista 18-44	Part modal ciclista 45-64	Part modal ciclista 65-79	Part modal ciclista 79
<b>EDM 2018 PMOME Bàsic València</b>	4.878.430	2,43% (118.779)	< 2,4%	> 2,4%	< 2,4%	< 2,4%	< 2,4%
<b>EDM 2018 PMOME Castelló</b>	775.000	1,4 % (10.850*)	—	—	—	—	—
<b>EDM 2018 PMOME Alacant-Elx</b>	1.756.445	1 % (17.564*)	1 %	2 %	1 %	0 %	1 %

Font: Generalitat 2018.

En l'informe *Propuesta de evaluación de contajes ciclistas en la ciudad de València* per a l'any 2020<sup>34</sup> s'indica que s'observa un patró clar en el total dels desplaçaments ciclistes (bicicleta pròpia i Valenbisi) que vincula la mobilitat de les dones amb moments clau al llarg del dia relacionats amb les cures. En l'informe també s'apunta que els canvis ocasionats per la COVID-19 poden haver influït més en la mobilitat de les dones, que s'ha tornat encara més pendular respecte a les dades del 2019. En el total dels desplaçaments ciclistes, la major diferència en el repartiment per sexe es dona en la franja d'edat major de 55 anys, amb només un 8 % de dones i un 13 % d'homes.

Així mateix, en l'informe *Propuesta de evaluación de contajes ciclistas en la ciudad de València* per a l'any 2019<sup>35</sup> s'indica que el percentatge de dones sobre la mostra total de persones ciclistes amb bicicleta era del 39 %. L'any 2019 els comptatges només es van fer en dos punts de la ciutat, a Pont de Fusta (38 %) i al carrer Alacant (41 %). Quant als desplaçaments amb bicicleta pròpia en 2019, el percentatge de dones era del 39,5 %. En l'informe per a l'any 2020 s'indica que aquest percentatge va disminuir lleugerament, en aquests dos punts de comptatge, al 38,7 %. Aquest descens global és lleu tenint en compte la reducció dràstica de dones majors de 55 anys en l'ús de la bicicleta pròpia (de les 228 en 2019 a les 83 en 2020). En l'informe es comparen aquestes dades amb les del PMoMe (30 %), la bretxa per tant és menor a la ciutat de València que en la seua àrea metropolitana.

D'altra banda, en l'estudi *Movilidad sostenible y colaborativa en València. Estudio sobre el uso del carril bici y del servicio público de bicicletas en los años 2020-2021 y de los efectos de la pandemia de COVID-19*<sup>36</sup>, publicat per la Càtedra d'Economia Col·laborativa i Transformació Digital, el percentatge de dones usuàries dels carrils bici a la ciutat de València per a l'any 2021 es manté molt a prop del dels anys precedents amb un 39 % (bicicleta pròpia, Valenbisi i VMP), fins i tot tenint en compte que s'augmenten els punts de comptatge.

---

34 Esther Anaya Boig, «Propuesta de evaluación de contajes ciclistas en la Ciudad de Valencia» (Ajuntament de València i Agència municipal de la bicicleta, març 2021), <https://www.valencia.es/documents/20142/9932765/0408+Informe+Uso+de+la+Bici+Val%C3%A8ncia+2020.pdf/1a363ba2-4b56-46a3-3a97-f288172692c6?t=1617873000194>.

35 Esther Anaya Boig, «Propuesta de evaluación de contajes ciclistas en la Ciudad de Valencia» (Ajuntament de València i Agència municipal de la bicicleta, desembre 2019).

36 Andrés Boix i Itziar Riera, «Movilidad Sostenible y Colaborativa en Valencia. Estudio sobre el uso del carril bici y del Servicio público de bicicletas en los años 2020-2021 y de los efectos de la pandemia de COVID-19» (Universitat de València. Catèdra d'Economia Col·laborativa i Transformació Digital, novembre 2021), [https://www.uv.es/ceconomicol/estudi\\_mobilitat/Movilidad%20sostenible%20y%20colaborativa%20en%20Val%c3%a8ncia.pdf](https://www.uv.es/ceconomicol/estudi_mobilitat/Movilidad%20sostenible%20y%20colaborativa%20en%20Val%c3%a8ncia.pdf).

En aquest estudi és en la bicicleta pròpia on es troba la major diferència per gènere. Un 37 % de les persones són dones en 2021. En Valenbisi el percentatge de dones és del 46 % i en VMP del 41 %. En l'estudi s'acusa els rols de gènere associats a l'esport i el que això comporta.

Si es comparen les dades extretes de l'informe de l'Agència Municipal de la Bicicleta per a l'any 2019 amb les dades per a l'any 2020, per als desplaçaments amb bicicleta pròpia i per al total dels desplaçaments ciclistes (bicicleta pròpia i Valenbisi) s'observa una disminució de la fracció d'edat més major, sobretot en les dones. A diferència del que passa amb els homes, la fracció de dones menors de 25 anys disminueix. La predominança de la fracció d'edat central augmenta (25-55), arribant quasi a les tres quartes parts en el cas de les dones. Quant al nombre total de persones ciclistes, aquest disminueix en 2020 quant a les dades per a l'any 2019, excepte en dones entre 25 i 55.

En l'estudi publicat en 2021 per la Càtedra d'Economia Col·laborativa i Transformació Digital s'indica que la bretxa de gènere en l'ús dels carrils bici a la ciutat de València disminueix entre les persones més joves i augmenta en les franges de major edat.

D'altra banda, una manera d'acostar-se a la pràctica ciclista en la infància a la Comunitat Valenciana seria a través dels projectes de camins escolars, per exemple *Pas a Pas* a Xàbia i *Caminis, xarxa de camins escolars* a Dénia. També quant a l'adolescència, amb projectes de mobilitat ciclista en centres educatius de Secundària i Batxillerat i centres de Formació Professional.

Finalment, és interessant apuntar que a través de les diferents eines per a caracteritzar la pràctica ciclista caldria analitzar també el que ocorre amb els col·lectius migrants i altres col·lectius vulnerabilitzats. Hi ha molts tipus de cicles (com per exemple cicles de càrrega i cicles no convencionals) i molta diversitat d'usos quotidians de la qual no es té molta informació a la Comunitat Valenciana.

Hi ha estudis com el fet pel Col·lectiu Punt 6 i Biciclot a Barcelona, *Dones i persones no binàries en bici. Estudi de mobilitat ciclista a Barcelona des d'una perspectiva feminista*<sup>37</sup>, un dels objectius del qual és entendre per què l'ús de la bicicleta és menor entre les dones i les persones amb identitat no binària.

---

37 Col·lectiu Punt 6, «Dones i persones no binàries en bici. Estudi de Mobilitat Ciclista en Barcelona des d'una perspectiva feminista» (Barcelona, abril 2020), [http://www.punt6.org/wp-content/uploads/2020/07/INFORME-FINAL-BICIS\\_CATALA.pdf](http://www.punt6.org/wp-content/uploads/2020/07/INFORME-FINAL-BICIS_CATALA.pdf).

## 2.2 Les pràctiques d'oci i esportives

Com ja s'ha introduït, a la Comunitat Valenciana un 49,8 % de la població de 12 anys i més utilitza la bicicleta amb alguna freqüència, segons dades del Baròmetre de la bicicleta per a l'any 2019, i de manera desagregada, amb un 21,8 % de la població amb pràctica setmanal, un 9,8 % que només practica els caps de setmana, un 10,2 % alguna vegada al mes i un 8 % amb menor freqüència.

Si, com es recull en l'estudi francès, s'assumeix que la major part de les persones que utilitzen la bicicleta tenen també una pràctica d'oci, podríem dir que a la Comunitat Valenciana la meitat de la població té una pràctica d'oci.

Seguint amb el que s'indica en l'estudi francès, dins de les pràctiques d'oci es distingeixen dues pràctiques diferents, la d'oci i l'esportiva, bàsicament per la intensitat de la pràctica, el tipus de material emprat i la freqüència.

La pràctica d'oci es caracteritza en aquest estudi per una baixa intensitat i menors distàncies que l'esportiva (per davall dels 30 km per eixida), en els itineraris amb menys trànsit, menys relleu i menys freqüència.

La pràctica esportiva es caracteritza per una forta intensitat (velocitat elevada, distàncies recorregudes per any i per eixida, freqüència de la pràctica, etc.). Es practica amb bicicleta de carretera o BTT, en club, en grup o de forma solitària. S'empren sabates amb falca, culots, mallots, etc.

Aquests dos tipus de pràctiques es podrien identificar molt bé sobre el terreny en el cas que no corresponga necessàriament al motiu declarat per les persones en les enquestes. Certes persones practicants d'oci de manera esporàdica poden declarar també que estan fent esport.

La pràctica d'oci també podria assimilar-se amb la pràctica turística. Sustrans<sup>38</sup>, l'organització britànica per a fer accessible la mobilitat a peu i amb bicicleta, va definir en 1999 el cicloturisme com aquelles visites recreatives, siga durant més d'un dia o només d'un dia fora de casa, que impliquen el ciclisme d'oci com una part fonamental i important de la visita.

---

38 «Sustrans», s.d., <https://www.sustrans.org.uk/>.

Dins del cicloturisme es preveuen com un subgrup les excursions amb bicicleta d'un dia incloent-hi els passejos amb bicicleta de més de tres hores de duració fets des de casa principalment per oci i temps lliure. Per a Sustrans aquest subgrup agruparia el que es denomina normalment persona excursionista.

Es pot dir que quan el motiu de la mobilitat ciclista no és merament el transport, sinó el fet de gaudir de l'ús d'un cicle o bicicleta, es tracta de pràctiques ciclistes d'oci. En general, en les pràctiques d'oci o turisme no es busca la velocitat o l'estalvi de temps, al contrari, la mobilitat ciclista esdevé una pràctica que permet gaudir de l'entorn (en el qual hi ha una atracció pel seu valor artístic, cultural o natural) o la companyia (és a dir, la connexió social que hi pugua haver vinculada a la mateixa pràctica del ciclisme d'oci). En les enquestes s'ha intentat capturar aquestes pràctiques en dues tipologies principals: la de l'oci quotidià o urbà i la del cicloturisme, que acostuma a donar-se en dies no laborables. També hi ha el cicloturisme urbà, on aquestes dues categories se solapen, però en general es pot dir que els desplaçaments ciclistes amb motiu d'oci quotidià o urbà són més llargs i de baixa velocitat, i transcorren per entorns separats dels vehicles motoritzats o per infraestructures protegides.

Per a analitzar aquestes pràctiques d'oci i esportives a la Comunitat Valenciana no hi ha quasi fonts de dades. Caldria que la Generalitat fera enquestes a les persones usuàries dels vials no motoritzats i vies verdes a escala autonòmica. En una entrevista amb el Servei de Mobilitat de la Conselleria de Política Territorial, Obres Públiques i Mobilitat s'indica que hi ha previsió d'instal·lar comptadors a la infraestructura ciclista pròpia, però de moment no s'ha executat aquest projecte.

A escala estatal tenim les dades de la publicació *Anuario de estadísticas deportivas 2021*<sup>39</sup> elaborada per la Divisió d'Estadística i Estudis de la Secretaria General Tècnica del Ministeri de Cultura i Esport.

La Federació de Ciclisme de la Comunitat Valenciana<sup>40</sup> (FCCV) no ha fet enquestes a les persones amb llicència ni als clubs. Tampoc la Real Federación Española de Ciclismo<sup>41</sup>

---

39 «Anuario de estadísticas Deportivas 2021» (Gobierno de España. Ministerio De Cultura i Deporte. División de Estadística y Estudios de la Secretaría General Técnica del Ministerio de Cultura y Deporte, maig 2021), <https://www.culturaydeporte.gob.es/dam/jcr:b24c68ad-75ff-48d0-aa1f-d57075f22e64/anuario-de-estadisticas-deportivas-2021.pdf>.

40 «Federació de Ciclisme de la Comunitat Valenciana», s.d., <https://fccv.es/index.php/es/smartweb/seccion/seccion/valenciana/Inicio>.

41 «Real Federación Española de Ciclismo», s.d., <https://fccv.es/index.php/es/smartweb/seccion/seccion/valenciana/Inicio>.



(RFEF) ha publicat enquestes. També caldrien enquestes específiques fetes en colls de muntanya a la Comunitat Valenciana.

### 2.2.1 Les pràctiques d'oci

Com s'ha apuntat anteriorment, hi ha factors recurrents en els motius de les persones cicloturistes per a emprar les rutes ciclistes, i així s'indica en nombrosos estudis. Concretament en l'estudi *The European Cycle Route Network Eurovelo*<sup>42</sup> publicat en 2012 pel Parlament Europeu i que agrupa els ciclistes europeus, el motiu d'oci (57 %) es troba per damunt del motiu esportiu (29-40 %). Hi destaquen també els motius de naturalesa i paisatge (31 %).

En l'àmbit estatal, i d'acord amb les dades del *Baròmetre de la bicicleta de l'RCxB per a l'any 2019*, el motiu que més destaca entre les persones que empen la bicicleta amb alguna freqüència és el passeig (79,1 %), una mica per damunt de fer esport (73,1 %). Altres desplaçaments quotidians (50,7 %) destaca per damunt d'anar al centre d'estudis (31,4 %) i anar a treballar (25,9 %).

Quant al sexe, en el *Baròmetre de la bicicleta per a l'any 2019* s'indica que l'ús de la bicicleta per al passeig amb major freqüència és major entre els homes. Quant a l'edat, destaca l'ús del grup d'edat entre 70-79 amb una freqüència major.

D'acord amb les dades del *Baròmetre de la bicicleta per a l'any 2019* sobre la població que utilitza la bicicleta amb alguna freqüència, a la Comunitat Valenciana es pot estimar que un 49,8 % de la població valenciana té una pràctica ciclista d'oci, tal com s'indica en l'estudi francès.

En el *Baròmetre de la bicicleta de la Generalitat de Catalunya* per al mateix any 2019<sup>43</sup> destaquen el passeig, l'oci i el turisme (66 %) entre els tipus de desplaçaments per als quals més s'utilitza la bicicleta.

Per a poder avaluar, quantificar i qualificar les pràctiques d'oci a la Comunitat Valenciana cal tindre fonts de dades pròpies. Les dades pròpies no sols són necessàries per a poder avaluar, sinó també per a poder establir comparacions respecte a altres fonts de dades disponibles a escala estatal i europea.

---

42 Richard Weston *et al.*, «The European Cycle Route Network Eurovelo» (European Union, 2012), <https://ecf.com/files/wp-content/uploads/The-european-cycle-route-network-EuroVelo.pdf>.

43 «Enquesta baròmetre de la bicicleta 2019» (Generalitat de Catalunya. Departament de Territori i Sostenibilitat, desembre 2019), [https://territori.gencat.cat/web/.content/home/01\\_departament/estadistica/publicacions\\_estadistiques/territori\\_i\\_mobilitat/Barometre\\_de\\_la\\_Bicicleta/enquesta-barometre-bicicleta-2019.pdf](https://territori.gencat.cat/web/.content/home/01_departament/estadistica/publicacions_estadistiques/territori_i_mobilitat/Barometre_de_la_Bicicleta/enquesta-barometre-bicicleta-2019.pdf).

## 2.2.2 Les pràctiques esportives

Com s'ha introduït anteriorment, no hi ha enquestes ni comptatges en vials no motoritzats i vies verdes, ni tampoc en colls de muntanya.

A escala estatal i d'acord amb el *Baròmetre de la bicicleta de l'RCxB per a l'any 2019*, un dels dos motius que més destaquen les persones que empren la bicicleta amb alguna freqüència és fer esport (73,1 %).

Quant al sexe, en el *Baròmetre de la bicicleta per a l'any 2019* s'indica que l'ús de la bicicleta per a fer esport amb major freqüència és molt superior entre els homes. Quant a l'edat, els grups més joves i els més majors utilitzen amb menor freqüència la bicicleta per a fer esport.

En el *Baròmetre de la bicicleta de la Generalitat de Catalunya per a l'any 2019* destaca l'esport (51,2 %) com el tipus de desplaçament per al qual més s'utilitza la bicicleta.

Amb les pràctiques esportives ocorre el mateix que amb les pràctiques quotidianes i les d'oci. Per a poder avaluar, quantificar i qualificar cal tindre fonts de dades pròpies. De la mateixa manera, les dades pròpies no sols són necessàries per a poder avaluar, sinó també per a poder establir comparacions respecte a altres fonts de dades disponibles a escala estatal i europea.

Amb dades disponibles sobre distàncies mitjanes recorregudes, de convivència, de duració, lloc d'eixida, etc., es podria avaluar l'impacte econòmic d'aquesta pràctica. Encara que es pot avançar que la despesa mitjana serà baixa, perquè seran només despeses de begudes, alimentació i restauració.

Segons les dades de la publicació *Anuario de estadísticas deportivas 2021* elaborada per la Divisió d'Estadística i Estudis de la Secretaria General Tècnica del Ministeri de Cultura i Esport, el nombre de llicències federades de ciclisme era en 2018 de 75.680, en 2019 de 74.768 i en 2020 de 75.638. Les llicències federades de ciclisme a Espanya suposen un 2 % del total de llicències federades des de l'any 2016.

Quant a la pràctica esportiva per gènere, en l'anuari estatal s'indica que en 2020 les llicències federades de ciclisme de dones a Espanya suposaven un 6,7 %. L'any 2019 suposaven un 6,5 %. Per tant es tracta d'una pràctica esportiva molt masculina.

**Taula 10. Nombre de llicències federades per tipus**

Tipus	2018	2019	2020
Tècnics/àrbitres	267	155	338
Clubs/organitzadors	396	384	377
Esportistes	8.378	8.280	8.497
<b>Total</b>	<b>9.041</b>	<b>8.819</b>	<b>9.912</b>

Font: Federació de Ciclisme de la Comunitat Valenciana.

D'acord amb les dades de l'anuari estatal, a la Comunitat Valenciana eren 8.852 les llicències federades de ciclisme en 2020, un 9,1 % del total de les llicències a l'Estat espanyol. La Comunitat Valenciana és la quarta comunitat amb llicències federatives de ciclisme per darrere de Catalunya (16,5 %), Andalusia (13,8 %) i Madrid (13,1 %).

L'any 2020 les llicències federades de dones a la Comunitat Valenciana suposaven un 6,1 %, fins i tot per davall de la mitjana estatal. La pràctica esportiva ciclista a la Comunitat Valenciana també és essencialment masculina.

Tal com s'indica en l'anuari estatal, la Comunitat Valenciana (383) és la tercera comunitat amb clubs esportius federats de ciclisme a l'Estat espanyol, darrere d'Andalusia (581) i Catalunya (594).

Quant a la pràctica esportiva dins de les federacions, la Federació de Ciclisme de la Comunitat Valenciana (FCCV) va registrar 9.912 llicències en 2020, d'acord amb el que s'indica en la taula 10, en què es recull la informació publicada en el portal de transparència del seu web<sup>44</sup>. Per a avaluar l'evolució del nombre de persones federades caldria veure què ha ocorregut en les dues dècades passades. Les enquestes fetes a la seu de l'FCCV i a les persones federades i els clubs permetrien tindre una visió precisa de les pràctiques i dels impactes econòmics de les pràctiques federatives. Quant a la pràctica esportiva federada, ni l'RFEC a escala estatal ni l'FCCV a la Comunitat Valenciana fan enquestes dins de la mateixa federació.

El projecte d'àmbit estatal *Mujeres en Bici*<sup>45</sup> pot donar una mica més d'informació respecte a la pràctica esportiva per gènere a la Comunitat Valenciana. Per mitjà d'un

44 «Portal de transparència», s.d., <https://fccv.es/index.php/es/smartweb/seccion/seccion/valenciana/Federacion/Transparencia>.

45 «Mujeres en bici», s.d., <https://www.mujeresenbici.es/>.

mapa col·laboratiu amb informació que faciliten de manera voluntària els grups de dones que fan rutes ciclistes. La xarxa de dones a Espanya té 244 grups amb 2.000 dones en total. A la Comunitat Valenciana hi ha un total de 41 grups tan sols de dones: 20 a la província d'Alacant, 13 a la província de València i 8 a la província de Castelló. La majoria d'aquests grups són de pràctica esportiva, però hi ha algun grup d'oci.

També es poden veure quedades de grups de dones a la Comunitat Valenciana a través del projecte *Women In Bike*<sup>46</sup> de la Real Federación Estatal de Ciclismo.

Com en altres esports, cal tindre en compte la pràctica esportiva ciclista no federada. Aquesta pràctica es pot analitzar en l'àmbit estatal mitjançant les enquestes d'hàbits esportius<sup>47</sup> fetes pel Ministeri de Cultura i Esport junt amb el Consell Superior d'Esports, l'última per a l'any 2020.

En l'àmbit autonòmic, a la Comunitat Valenciana la Generalitat no elabora enquestes d'hàbits esportius, cosa que ocorre a Catalunya, País Basc, Andalusia i Aragó, per exemple.

Aquesta anàlisi en les enquestes d'hàbits esportius és més difícil en la mesura que la pràctica ciclista engloba tipologies de pràctica diverses: quotidiana, passeig, oci, etc., que són difícilment comparables amb les pràctiques esportives que busquen un rendiment.

Una altra manera d'analitzar la pràctica ciclista no federada podria ser a través dels aplicatius de seguiment com Strava, etc., tal com es recull en l'estudi francès *Impact économique et potentiel de développement des usages du vélo en France*. Les xifres sobre el ciclisme espanyol registrades per Strava en el seu informe per a l'any 2021<sup>48</sup> apunten a una distància total recorreguda d'1,2 mil milions de quilòmetres. La distància mitjana recorreguda per activitat és de 39,8 km, major en homes (40,3 km) que en dones (31,2 km). Mentre que la distància mitjana recorreguda en tots els països per activitat és de 26,3 km. La duració mitjana per activitat és de 1:58:00, també major en homes (1.59:08) que en dones (1.44:37). Les activitats registrades han continuat creixent, fins i tot per damunt de les dades registrades en un 2020 marcat per la pandèmia de la

---

46 «Mujeres en bici», s.d., <https://www.mujiresenbici.es/>.

47 «Encuesta de hábitos deportivos en España 2020. Síntesis de resultados» (Gobierno de España. Ministerio de Cultura y Deporte, juny 2021), <https://www.culturaydeporte.gob.es/dam/jcr:56643289-95f4-4242-891d-859815f84c9d/encuesta-de-habitos-deportivos-2020-sintesis-de-resultados.pdf>.

48 «YIS 2021 Press Book Spain» (Strava, 2021), <https://drive.google.com/file/d/1QwbrVpfbmqFdiPRSSDUQdXA2QLkhHdj/view>.

COVID-19. El dia de la setmana en què es registren més activitats de ciclisme a Espanya en la plataforma és el diumenge.

L'any 2018 Strava va publicar un informe, *Strava Insights 2018 España*<sup>49</sup>, en què s'analitzaven les dades registrades per comunitats autònomes. L'any 2018 la Comunitat Valenciana va ser la tercera comunitat més activa (2.069.700 activitats), per davall de Catalunya (3.189.600 activitats) i Andalusia (2.339.440 activitats).

També es pot analitzar la pràctica esportiva a través de la venda de bicicletes per tipus; les bicicletes de carretera i les BTT són les més emprades en la pràctica esportiva. Cal tindre en compte que tant a Espanya com a la Comunitat Valenciana hi ha molta gent que compra bicicletes de muntanya o altres d'esportives per a desplaçaments quotidians a la ciutat.

De la mateixa forma, es desconeix la pràctica de les persones federades durant les seues vacances, que podria també analitzar-se a través de les enquestes a persones federades. Això permetria conèixer la relació entre persones federades i el cicloturisme vinculat a la pràctica esportiva tant a l'Estat espanyol com a la Comunitat Valenciana.

Es pot dir que la pràctica esportiva ciclista en colls de muntanya és important a la Comunitat Valenciana a causa de l'orografia que presenta. L'estiu de 2016 l'Àrea de Carreteres de la Diputació de València va redactar una proposta de senyalització de 39 colls de muntanya amb interès per a les persones ciclistes i va senyalitzar 23 trams de carreteres de la xarxa provincial<sup>50</sup>.

Per a la caracterització de la pràctica esportiva ciclista en colls de muntanya no hi ha enquestes ni comptatges específics, tampoc resulten d'utilitat les dades generades mitjançant els aplicatius de seguiment.

Les pràctiques de BTT han sigut molt diverses en els últims anys a la Comunitat Valenciana. Es poden diferenciar entre aquestes per exemple el dual, trial, enduro, gravel, etc. En l'espai web de la FCCV hi ha un apartat específic per a BTT i per a trial.

En el portal turístic de la Comunitat Valenciana, en l'apartat de BTT, cicloturisme i ciclisme dins de turisme esportiu, a més de les vies verdes i les ciclorutes, s'ofereix una xarxa de

---

49 «Informe anual 2018 - España» (Strava, 2018), [https://docs.google.com/document/d/1nZjBzpRzpnnyFj4Saf7RkF44R-6to-4sDKNkRY\\_Kw1a0/edit](https://docs.google.com/document/d/1nZjBzpRzpnnyFj4Saf7RkF44R-6to-4sDKNkRY_Kw1a0/edit).

50 EFE, «Los puertos de montaña para ciclistas estarán señalizados este verano», Las provincias, 7 juny 2016, <https://bicivalencia.lasprovincias.es/noticias/201606/07/puertos-montana-para-ciclistas-20160607134145.html>.

136 rutes de muntanya amb més de 4.000 km per a la pràctica de la BTT, repartides entre 4 nivells<sup>51</sup>. No hi apareix més informació relacionada amb les rutes, però sí amb els 10 centres BTT a la Comunitat Valenciana<sup>52</sup>. El seguiment de la pràctica esportiva ciclista amb BTT es podria fer a partir de la realització d'enquestes en centres BTT.

És important analitzar si una pràctica quotidiana de les persones ciclistes esportives és més elevada que la mitjana. És el que ocorre en països com França, tal com s'indica en l'estudi francès *Impact économique et potentiel de développement des usages du vélo en France*. La pràctica esportiva podria encoratjar la pràctica quotidiana, però en realitat no n'hi ha proves. A la Comunitat Valenciana no hi ha dades per a poder relacionar aquestes dues pràctiques. Al principi es pot pensar que no estan relacionades perquè són necessitats diferents quant a infraestructura, usos de l'espai, etc. Les persones que utilitzen la bicicleta per a fins esportius no tenen per què usar-la per a la seua mobilitat urbana.

Tampoc se sap què pensen les persones federades a la Comunitat Valenciana sobre quines serien les mesures prioritàries per a desenvolupar la pràctica esportiva ciclista o per a l'ús de la bicicleta per a la seua mobilitat.

## 2.3 Les pràctiques turístiques

Per a començar aquest apartat s'ha fet referència al concepte de cicloturisme recollit en l'estudi de referència principal encarregat i publicat pel Parlament Europeu *The European Cycle Route Network* en 2012.

Com ja s'ha indicat anteriorment, Sustrans, l'organització britànica per a fer accessible la mobilitat a peu i amb bicicleta, va definir en 1999 el cicloturisme com aquelles visites recreatives, siga durant més d'un dia o només d'un dia fora de casa, que impliquen el ciclisme d'oci com una part fonamental i important de la visita.

La bicicleta no és només el mitjà de transport, sinó que és part integral de l'experiència turística. El viatge és tan important com la destinació i, en alguns casos, el viatge és la destinació i és viatge amb bicicleta pel plaer de fer-ho.

---

51 «BTT, cicloturisme i ciclisme en la Comunitat Valenciana», s.d., <https://www.comunitatvalenciana.com/es/turismo-deportivo/btt-cicloturismo-y-ciclismo>.

52 «Centres BTT en la Comunitat Valenciana», s.d., <https://www.comunitatvalenciana.com/va/centres-btt>.

Sustrans subdivideix en tres grans subgrups, que moltes vegades són analitzats de manera separada en l'avaluació dels impactes econòmics del cicloturisme.

- Vacances amb bicicleta: inclou una nit o més fora de casa i el ciclisme és el principal objectiu de les vacances.
- Ciclisme en vacances: inclou desplaçaments amb bicicleta des del lloc d'allotjament o des d'un altre punt. Forma part de l'experiència de les vacances, però no és necessàriament l'única.
- Excursions amb bicicleta d'un dia: inclou passejos amb bicicleta de més de tres hores de duració fets des de casa principalment per oci i temps lliure.

Tal com s'indica en el document *El impacto económico del cicloturismo en Europa. Síntesis de los principales estudios*<sup>53</sup> fet per l'Agència d'Obra Pública de la Junta d'Andalusia de la Conselleria de Foment i Habitatge en 2014, el primer subgrup aglutinaria el que es denomina com a cicloturista i el tercer subgrup agruparia el que es denomina normalment com a excursionista.

Es pot dir que el cicloturisme es fa en vies en zona no urbana, ja siguen dedicades a la mobilitat ciclista o mixta per a ciclistes i vianants, com per exemple les vies verdes, o vies compartides amb els vehicles motoritzats. Es tracta de trajectes llargs on la mobilitat ciclista és alhora el transport turístic i un vehicle per a gaudir de l'entorn i de la connexió social, si és que la pràctica es fa en grup. Les dades sobre el ciclisme d'oci i turístic són molt limitades, i resulta difícil separar-les d'altres motius de viatge ciclista.

Si hi ha molt poques fonts de dades per a analitzar les pràctiques ciclistes d'oci i esportives a la Comunitat Valenciana, per a avaluar les pràctiques turístiques encara n'hi ha menys.

En les estadístiques de turisme<sup>54</sup> publicades per la Generalitat no apareix el terme ciclisme o cicloturisme. Hi ha informes específics que es poden consultar sobre el motiu principal de la visita, l'esportiu per a l'any 2020 i 2018, dins dels estudis publicats sobre productes turístics a la Comunitat Valenciana<sup>55</sup>, en què no apareix el cicloturisme o el ciclisme com una de les activitats realitzades per la persona turista esportiva. Per tant

---

53 Emili Mató i Palós i Xandra Troyano, «El impacto económico del cicloturismo en Europa, Síntesis de los principales estudios realizados.» (Junta de Andalucía. Agencia de Obra Pública de la Junta de Andalucía de la Consejería de Fomento y Vivienda, abril 2014), [https://www.viasverdes.com/prensa/documentos/interes/Informe\\_Cicloturismo\\_2014.pdf](https://www.viasverdes.com/prensa/documentos/interes/Informe_Cicloturismo_2014.pdf).

54 «Estadísticas de turismo», s.d., [https://www.turisme.gva.es/opencms/opencms/turisme/es/contents/estadistiquesdeturisme/estadistiquesdeturisme.html?tam=&menu\\_id=18](https://www.turisme.gva.es/opencms/opencms/turisme/es/contents/estadistiquesdeturisme/estadistiquesdeturisme.html?tam=&menu_id=18).

55 «Estudios de productos turísticos», s.d., [https://www.turisme.gva.es/opencms/opencms/turisme/es/contents/estadistiquesdeturisme/estudio\\_producto/estudios\\_producto.html](https://www.turisme.gva.es/opencms/opencms/turisme/es/contents/estadistiquesdeturisme/estudio_producto/estudios_producto.html).

no es pot conèixer quantes persones practiquen el ciclisme durant les seues vacances a la Comunitat Valenciana, ni els motius de la pràctica ciclista durant les seues vacances.

El cicloturisme ha sigut objecte de diversos estudis de la Comissió Europea. Com s'ha apuntat anteriorment, en 2014 la Conselleria de Foment i Habitatge de la Junta d'Andalusia edita el document *El impacto económico del cicloturismo en Europa. Síntesis de los principales estudios*. Aquesta síntesi permet la comparació entre països europeus. Les enquestes a escala estatal o autonòmica permetrien completar aquestes informacions i comparacions.

A la Comunitat Valenciana no hi ha dades pròpies per a valorar si es tracta d'una pràctica estacional. Fins i tot tenint en compte que les temperatures són elevades a l'estiu, sembla que la pràctica ciclista durant les vacances podria donar-se durant la resta de l'any. L'estacionalitat estiuenca no estaria tan marcada com en altres regions europees fora de l'àmbit mediterrani.

Tampoc hi ha dades per a valorar en quins territoris es dona més la pràctica ciclista durant les vacances, si es tracta d'una pràctica costanera, rural, de muntanya o urbana.

Ja s'ha indicat que tampoc es fan enquestes específiques a les persones usuàries ni comptatges sobre les ciclorutes o vies verdes a la Comunitat Valenciana. Per tant, es desconeix la proporció de persones turistes i el seu perfil, el seu origen, etc., entre les persones que freqüenten aquestes vies.

Sense enquestes ni comptatges és molt difícil avaluar com és la pràctica ciclista turística a la Comunitat Valenciana i com ha evolucionat aquesta.

En l'*Estudi sobre el nivell d'ús i impacte socioeconòmic dels camins naturals i vies verdes espanyols* inclosos en el Programa nacional de desenvolupament rural<sup>56</sup>, publicat per la Fundació dels Ferrocarrils Espanyols i Vies Verdes en 2019, s'ofereixen algunes dades del CN-VV de la Safor (Gandia) i el CN-VV de la Safor (Oliva), el CN-VV Dénia i el CN-VV del Maigmo extretes d'una enquesta realitzada als òrgans gestors. Els òrgans gestors per a les dues vies verdes de la Safor i de Dénia són els respectius ajuntaments de Gandia, Oliva i Dénia, i en el cas de la Via Verda del Maigmo és la Diputació d'Alacant.

---

56 «Estudio sobre el nivel de uso e impacto socioeconómico de los Caminos Naturales y Vías Verdes Españolas incluidos en el Programa Nacional de Desarrollo Rural» (Fundación de Ferrocarriles Españoles y Vías verdes, 2019), [https://www.viasverdes.com/pdf/estudiodeusoeyimpactosocioeconomicocn\\_vv2019.pdf](https://www.viasverdes.com/pdf/estudiodeusoeyimpactosocioeconomicocn_vv2019.pdf).



Quant al perfil de les persones usuàries, en l'estudi només s'aporten dades per al CN-VV de la Safor (Gandia). En aquest estudi s'indica que les persones usuàries del CN-VV de la Safor (Gandia) són majoritàriament ciclistes (80 %). Respecte a l'origen, les persones usuàries són majoritàriament població local (90 %) en relació amb la població visitant (10 %). En l'estudi s'indica que les persones visitants d'aquesta via no solen allotjar-se en la zona. Per tant, no es poden considerar tècnicament com a persones turistes, ja que aquestes són les que pernocten. En aquest estudi es classifica la Via Verda de la Safor (Gandia) com a ciclista – població local, per la qual cosa destaca la pràctica ciclista esportiva en aquesta via verda.

D'altra banda, en l'article sobre la Via Verda de Ojos Negros, *El papel de la administración en la gestión y promoción de la Vía Verde de Ojos Negros en su tramo valenciano* d'Antoni Velarde i Jaime Escribano de l'Institut Universitari de Desenvolupament Local (IUDL), de la Universitat de València (UV), inclòs en la publicació *Treinta años de Política Agraria Común en España. Agricultura y multifuncionalidad en el contexto de la nueva ruralidad* editada per l'Associació de Geògrafs Espanyols (Grup de Geografia Rural)<sup>57</sup> de 2016, s'indiquen les dades obtingudes de la investigació realitzada mitjançant qüestionaris publicitats en la xarxa social Facebook i en pàgines web relacionades amb el cicloturisme en àrees d'influència de la via verda. En la investigació es va recollir una mostra de 90 persones usuàries. El 76,6 % de les persones participants van declarar ser homes i un 23,4 % dones, amb edats compreses entre els 17 i els 82 anys.

De les enquestes s'extrauen dades sobre el grau de satisfacció de les persones usuàries sobre la via verda. Quant a la gestió de la via verda, un 57 % opinava que no n'hi havia. Un 60 % considerava que el manteniment de la infraestructura no era correcte. També un 60 % no ha observat canvis en la via, millores en el traçat, en la presència de mobiliari o en les zones recreatives des que és usuària de la via.

De les enquestes també s'extrau que les persones usuàries apunten a l'escassetat d'horaris de Renfe i les dificultats per a accedir amb les bicicletes als trens com un fet condicionant en l'ús de la infraestructura. Aquesta circumstància s'agreuja per a arribar fins a la població de Barracas, on només accedeixen trens de mitjana distància en els quals només es permet ficar tres bicicletes per comboi. Aquesta dada connecta amb la

---

57 Jaime Escribano i Antoni Velarde, «Ojos Negros. El papel de la administración en la gestión y promoción de la vía verde de ojos negros en su tramo Valenciano», *Treinta años de Política Agraria Común en España. Agricultura y multifuncionalidad en el contexto de la nueva ruralidad*, setembre 2016, [https://www.researchgate.net/publication/307974511\\_Treinta\\_anos\\_de\\_Politica\\_Agraria\\_Comun\\_en\\_Espana\\_Agricultura\\_y\\_multifuncionalidad\\_en\\_el\\_contexto\\_de\\_la\\_nueva\\_ruralidad](https://www.researchgate.net/publication/307974511_Treinta_anos_de_Politica_Agraria_Comun_en_Espana_Agricultura_y_multifuncionalidad_en_el_contexto_de_la_nueva_ruralidad).

importància de poder transportar la bicicleta fins al lloc de l'activitat de cicloturisme, i el fet que a Espanya en general (i la Comunitat Valenciana no n'és una excepció) les possibilitats que hi ha en trens i autocars són molt limitades. Aquesta és una gran barrera per al desenvolupament del cicloturisme a Espanya, ja que demanda estrangera i local no en falta. Cal apuntar, com ha fet la coordinadora estatal Conbici al llarg de les últimes dècades, que si això es millorara, hi hauria guanys importants per al desenvolupament econòmic de les zones cicloturístiques.

En relació amb les xarxes turístiques per al cicloturisme, en l'espai web de cicloturisme a la Comunitat Valenciana del portal turístic de la Comunitat Valenciana s'ha publicat una llista d'empreses adherides al cicloturisme i MTB a desembre de 2020<sup>58</sup>.

## 2.4 Parc ciclista

Segons dades del *Baròmetre de la bicicleta de l'RCxB per a l'any 2019*, un 71,9 % de les persones entrevistades tenen almenys una bicicleta a casa. La mitjana de bicicletes a casa és de 2,6 i la mitjana de bicicletes en el total de llars és d'1,9. Aquesta última data es manté quant a les dades per a l'any 2017.

Aquestes dades són curiosament comparables a les de la ciutat de Copenhagen, on 4 de cada 5 llars tenen accés a la bicicleta, tal com s'indica en el document *The Bicycle Account 2018 Copenhagen City of Cyclists*<sup>59</sup>. No obstant això, la tipologia de cicle que estiga disponible, i l'ús que se li done (per a transport o per a esport o oci), pot ser molt diferent. Per exemple, a Copenhagen, el 26 % de les famílies amb dos infants o més disposen d'una bicicleta de càrrega. En tot cas, un elevat accés a la bicicleta implica un potencial important per a l'ús d'aquestes bicicletes (i cicles) per a la mobilitat.

Com més gran és la població del municipi, el percentatge de persones que han afirmat tindre almenys una bicicleta a casa disminueix. Tal com s'indica en el *Baròmetre de la bicicleta per a l'any 2019* en municipis més xicotets, un major nombre de bicicletes es guarden en espais privats i tancats: en un aparcament, en un traster, etc. Mentre que en les grans ciutats s'incrementen les persones que guarden les seues bicicletes dins del pis (en alguna habitació) o al balcó. Una de les raons per les quals el nombre de

---

58 «Listado de empresas adheridas a cicloturismo y MTB» (Generalitat Valenciana. Ciclisme Comunitat Valenciana, s.d.), <https://cicloturismo.comunitatvalenciana.com/sites/default/files/2021-01/LISTADO%20EMPRESAS%20ADHERIDAS%20%28Diciembre%202020%29%20-%20Ciloturismo%20y%20MTB.pdf>.

59 «Copenhagen City of cyclists. The bicycle account 2018» (City of Copenhagen. The Technical and Environmental Administration Copenhagen, setembre 2017), [https://kk.sites.itera.dk/apps/kk\\_pub2/index.asp?mode=detalje&id=1962](https://kk.sites.itera.dk/apps/kk_pub2/index.asp?mode=detalje&id=1962).

persones que han indicat tindre almenys una bicicleta a casa disminueix com més gran és la població pot ser la dificultat de guardar-la.

En el *Baròmetre de la bicicleta per a l'any 2019* s'indica que el 60,8 % de la població que sap anar en bicicleta en té alguna per a ús personal. Per sexe, aquest percentatge és major per als homes (67,6 %) que per a les dones (53,3 %). Quant a l'edat, el percentatge de la població que sap anar en bicicleta i en té alguna per a ús personal disminueix de manera gradual des de la franja de menor edat de 12 a 24 (68,2 %) fins a la de més edat de 70 a 79 (38,6 %). Quant al nivell d'estudis, el percentatge augmenta des del nivell baix (55,9 %) fins a l'alt (65,2 %). No hi ha dades en relació amb l'ocupació de la població.

Una menor dimensió del municipi està també relacionada amb un major percentatge de població que sap anar en bicicleta i en té alguna per a ús personal, sent el percentatge més alt en municipis de 10.000 a 50.000 habitants (66,4 %) i menor en municipis de més de 500.000 habitants (54,3 %). València (60 %) junt amb Saragossa (64,2 %) i Sevilla (62,9 %) destaquen entre les ciutats on les persones entrevistades tenen bicicleta per a ús personal. De totes aquestes bicicletes, les que són elèctriques representen un 3,1 %.

Es vol puntualitzar que sempre que es parla en aquest document de bicicletes elèctriques es parla de bicicletes elèctriques amb pedaleig assistit, tal com es recull en la normativa estatal.

El *Baròmetre de la bicicleta per a l'any 2019* també recull dades sobre el tipus de bicicleta que té la població que sap anar en bicicleta per al seu ús personal. Entre aquestes destaquen la bicicleta de muntanya BTT amb un 62,6 %. Després vindria la bicicleta urbana en totes les seues categories (ciutat/passeig, plegable i híbrida) amb un 36,3 % i la de carretera/corredor amb un 14,7 %. La bicicleta de càrrega/familiar només suposa un 1 %.

Des de l'any 2008 el percentatge de bicicleta de muntanya ha disminuït 12 punts, mentre que la bicicleta urbana ha augmentat en 10 punts i la bicicleta de carretera/corredor ha augmentat 3 punts. Els homes, els que tenen entre 25 i 54 anys i els que viuen en municipis de menys de 10.000 habitants, tenen en major mesura bicicletes de muntanya.

Segons dades de l'enquesta de mobilitat del PMoMe Bàsic de València, el nombre mitjà de bicicletes per llar per al conjunt de l'àrea metropolitana de València se situa en 0,98,

oscil·lant entre un mínim de 0,2 i un màxim de 2,07 entre els municipis que conformen l'àmbit.

Per al conjunt de l'àrea metropolitana de València s'indica que el 55 % de les llars no té cap bicicleta, un 15 % de les llars disposa d'una o dues bicicletes a casa, mentre que aquelles llars amb 3 i 4 bicicletes representen el 7 % i el 5 % de les llars enquestades, respectivament.

En l'enquesta de mobilitat del PMUS de València per a l'any 2013 s'indica que un 29,3 % de les llars no té cap bicicleta, un 39,2 % de les llars disposa d'almenys una bicicleta, un 21,8 % almenys en té dues i el 9,7 % en té més de dues. En el document s'estima que el parc de bicicletes a la ciutat de València superaria les 378.000 bicicletes privades.

Quant a les altres dues àrees metropolitanes, no hi ha dades sobre disponibilitat de bicicletes en els documents dels PMoMe publicats, tampoc en els documents dels PMUS de les tres altres ciutats de referència a la Comunitat Valenciana, Castelló de la Plana, Alacant i Elx. Tampoc en el PDB de Castelló de la Plana.

Al municipi de Dénia, el *Qüestionari de la bicicleta de l'any 2018*<sup>60</sup> revela que el nombre de llars que disposen de bicicletes és molt elevat. Un 80 % de les persones enquestades disposa de bicicleta pròpia, un percentatge considerablement més alt que els municipis de població similar i encara més alt que la mitjana del *Baròmetre de la bicicleta per a l'any 2017*.

També a Dénia, de l'anàlisi dels qüestionaris realitzats a l'alumnat en el marc del projecte *Camins, xarxa de camins escolars* es recull que el 78 % de l'alumnat de tercer cicle de Primària té bicicleta, però que només el 0,5 % la utilitza en els seus desplaçaments a l'escola. Un 1,2 % del personal docent i no docent la utilitza en els seus desplaçaments a l'escola.

---

60 Esther Anaya Boig i Alejandra Català Roig, «Estratègia de mobilitat ciclista de Dénia» (Ajuntament de Dénia, maig 2021), [https://www.policia.denia.es/adjuntos/mob\\_ciclista.pdf](https://www.policia.denia.es/adjuntos/mob_ciclista.pdf).

## **3 Una aproximació a la infraestructura ciclista a la Comunitat Valenciana**

Com ja s'ha introduït, la infraestructura ciclista està formada per aquelles parts de l'ambient construït que estan dedicades explícitament a la mobilitat ciclista, siga de manera exclusiva (només per a cicles) o compartida amb altres vehicles o amb vianants. Vies ciclistes, calçades compartides i aparcaments ciclistes són els elements més obvis, però també es poden considerar infraestructura ciclista les flotes de bicicletes compartides, els cicles de càrrega per a la ciclogística i elements com ara senyalització, els comptadors ciclistes o les bombes d'aire per a bicicletes.

Cal tindre en compte que aquesta infraestructura ciclista pot també ser compartida amb els vehicles de mobilitat personal (VMP), l'ús dels quals ha crescut encara més arran de la pandèmia de COVID-19. Així que aquests vehicles, generalment patinets elèctrics, són també objecte d'anàlisi en la política ciclista.

### **3.1 La infraestructura ciclista interurbana**

Les actuacions de desenvolupament de les infraestructures ciclistes i de vianants de la Generalitat en un inici estaven supeditades als successius plans de carreteres, en què s'incorporaven als projectes com un equipament, tractant-se normalment d'actuacions limitades a l'entorn immediat de la carretera, amb els corresponents problemes de continuïtat i connexió que aquesta circumstància genera en els itineraris desenvolupats.

No obstant això, en 2017, el Servei de Planificació de la Subdirecció de Mobilitat de la Conselleria d'Habitatge, Obres Públiques i Vertebració del Territori promou l'*Estudi de planejament de la Xarxa d'Itineraris No Motoritzats de la Comunitat Valenciana*<sup>61</sup> (XINM), que inclou vies verdes<sup>62</sup> i camins naturals<sup>63</sup>, amb l'objectiu de desenvolupar una xarxa bàsica d'itineraris no motoritzats de caràcter interurbà i metropolità, inventariant la xarxa existent i incloent-hi una estimació econòmica relativa en els requeriments d'intervenció per a la millora de la infraestructura i per a la seua senyalització, amb independència de la xarxa de carreteres.

L'any 2021 la Generalitat ha iniciat el període de consulta pública prèvia per a l'elaboració de l'esborrany del Pla d'acció territorial de caràcter sectorial de la XINM i ha publicat un document per a la consulta pública prèvia<sup>64</sup>.

D'acord amb l'inventari de la infraestructura inclòs en l'Estudi de planejament, en 2019 la XINM comptava amb 1.017 quilòmetres de vies de bicicletes i vianants en servei, distribuïdes en 119 ciclorutes. En l'inventari s'indica que si es té en compte que algunes ciclorutes presenten infraestructura desdoblada d'idèntic recorregut, serien 910 els quilòmetres de xarxa de bicicletes i vianants.

La mitjana de xarxa ciclable per territoris de l'*Observatori de la bicicleta per a l'any 2020 de la Red de Ciudades por la Bicicleta (RCxB) per a l'any 2019* és de 0,43 km de xarxa ciclable/1.000 habitants. Mentre que a la Comunitat Valenciana són 0,2 km XINM/1.000 habitants, d'acord amb les xifres oficials de població, revisió del padró municipal, de l'Institut Valencià d'Estadística (IVE).

La província que compta amb un major nombre de quilòmetres de vies de bicicletes i vianants és València, amb 417 km (un 41 % de la xarxa existent), seguida d'Alacant, amb 367 km (36 %), i finalment Castelló, amb 233 km (23 %).

---

61 Miguel Mateos *et al.*, «Estudi de la Xarxa d'Itineraris No Motoritzats de la Comunitat Valenciana. Inventari i propostes d'actuació» (Generalitat Valenciana. Conselleria d'Habitatge, Obres Públiques i Vertebració del Territori, març 2019), <https://politicaterritorial.gva.es/es/web/vias-ciclopeatonales/estudi-de-planejament>.

62 «Vías verdes», s.d., <https://www.viasverdes.com/principal.asp>.

63 «Caminos naturales», s.d., <https://www.mapa.gob.es/ca/desarrollo-rural/temas/caminos-naturales/default.aspx>.

64 Evren. Evaluación de recursos naturales, «Plan de Acción Territorial de carácter sectorial de la Red de Itinerarios No Motorizados de la Comunitat Valenciana. (XINM). Documento para la consulta pública previa» (Generalitat Valenciana. Conselleria d'Habitatge, Obres Públiques i Vertebració del Territori, octubre 2021), <https://politicaterritorial.gva.es/es/web/vias-ciclopeatonales/pla-d-accio-territorial>.

La XINM transcorre per 173 (32 %) municipis de la Comunitat Valenciana. El municipi que compta amb major nombre de vies ciclistes de la XINM és Elx, amb més de 58 quilòmetres, seguit d'Alacant (49,1 km), Castelló de la Plana (47,3 km) i Paterna (30,9 km).

En l'inventari s'indica que la XINM donava servei en 2019 a una població resident de 3.984.080 habitants (79,8 %), considerant la població coberta amb un radi de 3 km. En l'inventari es té en compte també la població estacional que acull el territori valencià, sobretot durant la temporada estival.

Dels 1.017 km en servei de la XINM, una mica més de 187 km corresponen a vies verdes de la Comunitat Valenciana, als quals caldria afegir 35,5 km més corresponents a la cicloruta del Parc Fluvial del Túria, de característiques similars a les vies verdes. En definitiva, quasi una quarta part de la XINM actualment en servei correspon a recorreguts de tipus recreatiu, associats a la pràctica d'oci i esportiva. La Via Verda de Ojos Negros és l'única que té una longitud adequada per a la pràctica del cicloturisme amb 76,6 km en diverses etapes.

D'altra banda, 164 quilòmetres de la XINM corresponen a ciclorutes que s'integraran en el futur tram de la ruta EuroVelo EV-8 per la Comunitat Valenciana. La Ruta EuroVelo EV-8 està impulsada i gestionada per la European Cyclists' Federation (ECF). Mentre que en el cas de la Via Litoral, impulsada pel Pla d'acció territorial de la infraestructura verda del litoral, són 67 els quilòmetres de la XINM que formaran part d'aquest itinerari. Aquests dos itineraris es presenten com a favorables quant al foment del cicloturisme a la Comunitat Valenciana.

Quant a l'estat de conservació de les vies no motoritzades analitzades a la Comunitat Valenciana, en general la valoració ha sigut bona. També ha sigut molt valorat el grau d'accessibilitat.

En l'estudi de planejament es proposaven 341 actuacions per a fer en la XINM, que segons l'estudi sumaven un total de 2.355 quilòmetres de vies de bicicletes i vianants, distribuïdes en 225 ciclorutes, de les quals 53 serien ciclorutes ja existents que es veurien completades. Amb aquestes actuacions proposades, la XINM arribaria a una longitud total de 3.372 quilòmetres, distribuïts en un total de 291 ciclorutes.

La longitud mitjana de les actuacions proposades en l'estudi de planejament és de 10,5 quilòmetres. Encara que el 64 % de les actuacions són de menys de 5 km, sent les més nombroses les actuacions d'entre 2,5 i 5 km, que suposen un 31 % del total.

De totes les actuacions proposades, en l'*Estudi de planejament de la XINM* s'indica que un 49,5 % corresponen a actuacions ja previstes per les diferents administracions de la Comunitat Valenciana, de les quals un 3,9 % es trobaven ja en fase de projecte en 2019, mentre que el 50,5 % restant es corresponien amb noves actuacions.

Les actuacions estan estructurades en programes d'actuació. El programa relatiu a la "Connexió altres poblacions" és el més extens, amb 75 actuacions proposades que sumen uns 480 quilòmetres de noves infraestructures de bicicletes i vianants (20 %). Amb un perfil d'ús més lúdic i recreatiu seguirien la "Via Litoral" amb 378 quilòmetres (un 16 % del total), "EuroVelo" amb 346 km (15 %) i les "Vies verdes i itineraris recreatius", 12 propostes que sumen 312 quilòmetres (13 %). L'estudi destaca també les 53 actuacions que incorporen aproximadament 194 quilòmetres del programa "Completar ciclorutes existents" (8 %).

De les actuacions proposades en l'estudi de planejament en 2019 desconeixem quines han sigut executades i quin increment de la xarxa suposen. En l'espai web de la Conselleria de Política Territorial, Obres Públiques i Mobilitat apareixen com a actuacions en projecte l'Anell Verd Metropolità de València i l'itinerari ciclista per als vianants de l'entorn del Parc Natural del Prat de Cabanes-Torreblanca<sup>65</sup>. S'entén que, encara que l'estudi de planejament incorpora una programació, aquesta serà més adequada al Pla d'acció territorial de caràcter sectorial de la XINM. Independentment, s'entén també que algunes de les actuacions proposades en l'estudi de planejament estan en fase de projecte, s'estan executant o ja han sigut executades, perquè vora la meitat de les actuacions proposades eren actuacions ja previstes per les diferents administracions.

D'altra banda, la infraestructura ciclista de la Diputació de València la gestiona l'Àrea de Carreteres. L'any 2017 es va presentar el Pla de mobilitat de bicicletes i vianants amb 97 actuacions, 132 km de vies i 36 milions d'inversions<sup>66</sup>.

---

65 «Actuacions en projecte - Vías Ciclopeatonales - Generalitat Valenciana», Vías Ciclopeatonales, s.d., <https://politicaterritorial.gva.es/ca/web/vias-ciclopeatonales/actuaciones-en-proyecto>.

66 «La Diputació connectarà municipis i persones amb una xarxa de vies ciclopeatonals en totes les comarques», Diputació de València, 8 juny 2017, <https://www.dival.es/sala-prensa/content/la-diputacio-connectara-municipis-i-persones-amb-una-xarxa-de-vies-ciclopeatonals-en-totes-l>.



En la consulta feta a les administracions valencianes en el marc de l'elaboració d'aquest estudi només ha participat la Diputació de València. En la informació rebuda sobre l'estat de les actuacions a data d'octubre de 2019 apareixen inventariades 104 actuacions que sumaven un total de 135,1 km. Només 26 d'aquestes actuacions estaven executades sumant només 15 km d'infraestructura de bicicletes i vianants. En la majoria d'actuacions inventariades es tracta de longituds curtes, ja que no n'hi ha cap que supere els 5 km. La longitud mitjana de les actuacions és d'1,3 km.

Per a les diputacions de Castelló i Alacant no hi ha dades publicades.

Com a vies compartides o amb trànsit calmat en un àmbit interurbà, els camins públics municipals duen a terme una important funció de comunicació territorial entre diferents nuclis urbans i altres punts atractors de mobilitat quotidiana. En el visor de cartografia<sup>67</sup> de l'Institut Cartogràfic Valencià de la Generalitat no hi ha dades associades per a la xarxa de camins.

## 3.2 La infraestructura ciclista urbana

En la taula 11 s'agrupen les dades extretes sobre infraestructura ciclista del document *Auditoria operativa de les polítiques públiques en mobilitat urbana sostenible i intermodalitat del transport públic metropolità. Exercicis 2015-2019* publicat per la Sindicatura de Comptes de la Comunitat Valenciana.

Les dades extretes de la consulta realitzada a les administracions locals valencianes en el marc de l'elaboració d'aquest estudi es poden consultar en la taula 12.

Segons s'indica en l'*Observatori de la bicicleta de l'RCxB per a l'any 2020*, la mitjana de xarxa ciclable a les ciutats OSB 2020 és de 0,53 km/1.000 hab. Aquesta és major en els municipis entre 50.000 habitants i 100.000 habitants amb 0,71 % km/1.000 hab. La mitjana més baixa correspon als municipis de més de 250.000 habitants amb 0,35 km /1.000 hab. A la ciutat de València la xifra de xarxa ciclable ascendeix a 1,2 km/1.000 habitants.

---

67 «Visor cartogràfic de la Generalitat», s.d., <https://visor.gva.es/visor/>.

**Taula 11. Indicators de bicicleta de l'àrea metropolitana de València i dels municipis de València, Castelló de la Plana i Alacant**

Indicador	AM València			València			Castelló de la Plana			Alacant		
	2015	2020	Variació	2015	2020	Variació	2015	2020	Variació	2015	2020	Variació
Carril bici	533	692	29,8%	137	164	19,7%	60	78	30 %	0	0,3	—
Ciclocarrer	0	0	—	30	32	6,7%	—	—	—	1,5	0,6	-60%
Pista bici	—	—	—	—	—	—	—	—	—	0	1,2	—
Senda ciclable	16	15	-6,3%	0	1	—	—	—	—	—	—	—
Km vials compartits	—	—	—	—	—	—	—	—	—	26	27	3,8%
Nombre aparcaments ciclistes	—	—	—	11.820	16.955	43,4%	788	991	24%	283	799	182,3%
Nombre bicicletes públiques	3.950	3.350	-17,7%	2.750	2.750	0%	—	—	—	—	—	—
Punts de préstec	—	—	—	—	—	—	50	62	25,8%	—	—	—
Nombre persones usuàries bicicletes públiques	—	—	—	52.029	30.854	-40,7%	3.577	6.007	67,9%	—	—	—

Font: Sindicatura de Comptes de la Comunitat Valenciana.

**Taula 12. Infraestructura ciclista als municipis de València, Castelló de la Plana, Elx i Sant Vicent del Raspeig**

Indicador	València	Castelló de la Plana	Elx	Sant Vicent del Raspeig
Km vies ciclistes	167,4*	87	93,8	35**
urbanes			29	
interurbanes			64,8	
Població 2021	800.215	174.264	234.765	58.978
Km vies ciclistes/1.000 hab.	0,2	0,006	0,4	0,6
Ciclocarrer	33	—	—	—
Vies compartides 30 km/hora	723	—	—	—
Vies compartides 20 km/hora	21	—	—	—
Xarxa ciclable	944,4	—	—	—
Xarxa ciclable/1.000 hab.	1,2	—	—	—
Aparcaments ciclistes	17.933	991***	896	—
Aparcaments ciclistes/10.000 hab.	224	57	38	—

Font: elaboració pròpia 2021.

\*0,865 km de Conselleria — \*\*Inclou ciclocarrers — \*\*\* Extret de la taula anterior per a l'any 2020

Quant als quilòmetres de carrils bici, en el document *Presente y futuro de la movilidad en España. Informaciones y datos sobre el transporte y la movilidad en España en 2021*<sup>68</sup>, publicat per Green European Foundations i Heinrich Böll Stiftung, s'apunta que Espanya es troba per davall de ciutats com Amsterdam, amb 1,05 km/1.000 habitants. En el document s'indica que València i Sevilla, amb 0,16 km/1.000 habitants, estan per damunt de Barcelona, amb 0,10 km/1.000 habitants, i Madrid, amb 0,03 km/1.000 habitants. En el mateix document s'indica que València compta amb un percentatge elevat de carrils bici d'oci (23,53 %), que corresponen principalment al carril bici de connexió amb el Saler.

Més enllà de la quantitat de quilòmetres de la xarxa ciclable, el que cal avaluar és si les vies ciclistes existents han sigut ben dissenyades i si són segures per a les persones ciclistes. Quant a les vies compartides, no és suficient amb la limitació de la velocitat; cal que el disseny de la via estiga en concordança amb aquest límit de velocitat. A més, d'altra banda, cal conèixer l'opinió de la població respecte a l'estat actual de la xarxa ciclable i del seu manteniment.

Quant a la qualitat de la infraestructura ciclista, se sap que les vies bidireccionals no ofereixen tanta seguretat a les persones ciclistes com les unidireccionals. Les vies ciclistes bidireccionals són les més esteses en el territori valencià, seguint l'exemple del que ocorria a la ciutat de València. Per tant hi hauria d'haver un canvi de política cap a aquesta tipologia unidireccional, com estan fent ciutats com Barcelona.

També cal tindre en compte que les voreres bici són vies ciclistes que els vianants poden travessar en qualsevol moment, per la qual cosa impliquen que els ciclistes hagen de moderar la velocitat i respectar la prioritat de vianants en tot moment. Això imposa condicions per a vianants en un espai que els està reservat. La mateixa normativa incorre en una paradoxa quan prohibeix la circulació de tota mena de vehicles en voreres però permet la instal·lació de voreres bici, per això les últimes propostes de modificació del Reglament general de circulació apunten a una desaparició de les voreres bici que hauria de correspondre amb la desaparició de la instal·lació d'aquest tipus de vies ciclistes en la pràctica.

---

68 Green European Foundations i Heinrich Böll Stiftung, «Presente y futuro de la movilidad en España. Informaciones y datos sobre el transporte y la movilidad en España en 2021», 2021, [https://eu.boell.org/sites/default/files/2021-12/AtlasMovilidadUE2021\\_infosheets\\_FINAL\\_WEB.pdf](https://eu.boell.org/sites/default/files/2021-12/AtlasMovilidadUE2021_infosheets_FINAL_WEB.pdf).

En l'àmbit urbà considerem vies compartides o amb trànsit calmat les vies 20 o 30. Amb l'última modificació del Reglament general de circulació<sup>69</sup>, el límit de velocitat serà de 20 km/h en vies que disposen de plataforma única de calçada i vorera, i de 30 km/h en vies d'un únic carril per sentit de circulació. Amb la seua entrada en vigor, la mobilitat ciclista es podrà dur a terme, sempre que hi haja condicions de seguretat en les vies per a les persones ciclistes, en bona part de la xarxa viària urbana dels municipis valencians.

D'altra banda, els ciclocarrers van aparéixer en un moment donat responent a la necessitat de completar la xarxa de vies ciclistes perifèriques amb carrers de velocitat moderada. Aquests es van fer populars a les ciutats de València i Alacant. El ciclocarrer és una solució que posa en risc les persones ciclistes, a més de no estar previstos en la normativa estatal. A Dénia els ciclocarrers han sigut eliminats fa poc, tal com es concloïa en el document de planificació ciclista *Avaluació del sistema de bicicletes compartides Denibici i propostes per a una estratègia integral ciclista a Dénia*.

Amb l'objectiu de tindre xarxes ciclistes i carrers segurs per a persones ciclistes, aquests s'haurien de dissenyar seguint uns criteris de qualitat i legalitat que oferisquen la màxima seguretat per a la mobilitat ciclista.

Quant a la dotació d'aparcament ciclista, en l'*Observatori de la bicicleta de l'RCxB de l'any 2020* s'indica una mitjana d'aparcaments ciclistes en ciutats OSB 2020 de 75 places d'aparcament ciclista/10.000 habitants. Aquesta és major en els municipis de menys de 50.000 habitants, amb 98 places d'aparcament ciclista/10.000 habitants. La mitjana més baixa correspon als municipis entre 100.000 i 250.000 habitants amb 59 places d'aparcament ciclista/10.000 habitants. A la ciutat de València la xifra ascendeix a 224 places d'aparcaments ciclistes/10.000 habitants en l'actualitat. Si es comparen les dades de 2019 amb les de l'últim *Observatori de la bicicleta 2020 per a l'any 2019*, a València hi havia 201,86 places d'aparcaments ciclistes/10.000 habitants, xifra que quasi quadruplica la mitjana en els municipis de més de 250.000 habitants (62,6 places/10.000 habitants).

Com ja s'ha apuntat, l'aparcament ciclista es considera part de la infraestructura ciclista, i una part clau, perquè sense aparcament en origen i destinació no es pot fer un desplaçament ciclista. A la ciutat de València, l'Agència Municipal de la Bicicleta en els últims anys ha executat un projecte d'ampliació de l'estacionament de bicicletes en

---

69 «Real Decreto 970/2020, de 10 de noviembre, por el que se modifican el Reglamento General de Circulación, aprobado por Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre y el Reglamento General de Vehículos, aprobado por Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, en materia de medidas urbanas de tráfico» (s.d.), <https://www.boe.es/eli/es/rd/2020/11/10/970>.

tota la ciutat, prioritzant els barris amb menor equipament. En la memòria de 2020<sup>70</sup> esmentaven que se situen d'una a dues forquetes en la majoria de destinacions, especialment les destinacions pròximes als habitatges, tractant de situar l'aparcament tan pròxim a la destinació com siga possible. Així, tota destinació situada dins del nucli urbà de València tenia a la fi de l'any 2020 un aparcament ciclista a menys de 100 metres. En la memòria s'indica que l'objectiu pròxim és arribar a tindre en tota destinació del nucli urbà un aparcament ciclista a menys de 50 metres.

---

70 «Memòria de 2020» (Ajuntament de València, Regidoria de Mobilitat Sostenible i Infraestructures de Transport Públic i Agència Municipal de la Bicicleta, febrer 2021), [http://www.valencia.es/agenciabici/sites/default/files/docs/memoria2020\\_20210224.pdf](http://www.valencia.es/agenciabici/sites/default/files/docs/memoria2020_20210224.pdf).

## 4 Una estimació dels impactes econòmics dels usos dels cicles

Per a poder aprofundir sobre el que s'entén per impactes econòmics de la pràctica ciclista, s'han consultat diverses fonts d'estudis de referència i estudis de referència a diferents escales: internacional, europea, estatal i autonòmica.

Del que ocorre a Europa es farà referència principalment en els estudis nacionals *Impact économique et potentiel de développement des usages du vélo en France* per a l'any 2020 publicat per Agence de la Transition Écologique (ADEME) i *The British Cycling Economy 'Gross Cycling Product' Report*<sup>71</sup> publicat en 2011 per The London School of Economics and Political Science (LSE).

També s'han consultat diversos estudis, informes i publicacions publicats en la llibreria de la European Cyclists' Federation<sup>72</sup>, la Dutch Cycling Embassy<sup>73</sup>, la Danish Cycling Embassy<sup>74</sup> i la iniciativa de mobilitat ciclista del govern alemany Fahrradportal<sup>75</sup>.

A escala estatal, una altra publicació de referència serà *Cuentas ecológicas del transporte en España*, publicat per Ecologistes en Acció, primera edició en 2014 i segona edició en

---

71 Alexander Grous, «The british cycling economy 'Gros Cycling Product' Report editat per Sky and British Cycling» (The London School of Economics y Political Science, 2011), <http://eprints.lse.ac.uk/38063/1/BritishCyclingEconomy.pdf>.

72 «Library | ECF», s.d., <https://ecf.com/resources/library>.

73 «Dutch Cycling Embassy - Inicio», consulta 15 mayo 2022, <https://www.dutchcycling.nl/es/>.

74 «Cycling Embassy of Denmark», s.d., <https://cyclingsolutions.info/cycling-embassy/>.

75 Nationaler Radverkehrsplan, «Fahrradportal», Text, Fahrradportal (Deutsches Institut für Urbanistik gGmbH, s.d.), Germany, <https://nationaler-radverkehrsplan.de/en/node/5476>.

2016<sup>76</sup>. Altres comptes d'interés són els iniciats per la ciutat de Copenhaguen per al seu àmbit, ja referenciats amb anterioritat, i que després han sigut replicats en ciutats com Hèlsinki<sup>77</sup> i Bogotà<sup>78</sup>.

Com ja s'ha apuntat, el document de referència autonòmic és el document de síntesi *Impacte socioeconòmic de la bicicleta a Catalunya* publicat per la Generalitat de Catalunya en 2015. I en la línia dels comptes del transport, altres documents consultats han sigut *Las cuentas integradas del transporte en Andalucía*<sup>79</sup>.

A la Comunitat Valenciana ha sigut publicat recentment per la Sindicatura de Comptes el document *Auditoria operativa de les polítiques públiques en mobilitat urbana sostenible i intermodalitat del transport públic metropolità. Exercicis 2015-2019*, que analitza, segons s'indica en el document, amb criteris d'economia, eficiència i eficàcia, la implantació de polítiques públiques en mobilitat urbana sostenible (MUS) per part de la Generalitat i dels tres ajuntaments de les capitals de província, Alacant, Castelló de la Plana i València, així com l'evolució de la intermodalitat del transport públic en les seues tres àrees metropolitanes. De tots aquests documents s'ha estudiat si els paràmetres utilitzats són aplicables a la Comunitat Valenciana.

D'aquest treball previ de consulta s'ha conclòs que no es distingirà entre impactes directes i indirectes. Seguint l'estudi francès, s'estimaran els impactes de la pràctica ciclista comprenent els sectors clau de l'economia ciclista: els pressupostos de funcionament de les administracions públiques per a la posada en marxa de la política integral ciclista, que inclouen la creació d'infraestructura ciclista; la fabricació i distribució dels cicles i dels seus accessoris; el lloguer ciclista; els serveis ciclistes en les comunitats, i el funcionament de les xarxes associatives de pràctica quotidiana, d'oci o esportiva. A més, s'han integrat altres dos grans sectors directament relacionats: el cicloturisme i la ciclogística.

---

76 «Las cuentas Ecológicas del Transporte en España» (Ecologistas en Acción y Grupo de Estudios y Alternativas. Gea21, juny 2016), [https://www.ecologistasenaccion.org/wp-content/uploads/adjuntos-spip/pdf/info\\_cuentas-ecologicas.pdf](https://www.ecologistasenaccion.org/wp-content/uploads/adjuntos-spip/pdf/info_cuentas-ecologicas.pdf).

77 «Helsinki. Bicycle Account 2021» (Helsinki: Helsinki's Urban Environment Division, juny 2021), [https://www.hel.fi/static/liitteet/kaupunkiymparisto/julkaisut/esitteet/Pyorakatsaus2021\\_ENG.pdf](https://www.hel.fi/static/liitteet/kaupunkiymparisto/julkaisut/esitteet/Pyorakatsaus2021_ENG.pdf).

78 Carlosfelipe Pardo, José Segundo López Valderrama, i Philip D. Verma, «Bicycle account. Bogotá 2014» (Espacio, gener 2015), <https://espacio.org/wp-content/uploads/2015/01/Bicycle-Account-BOG-2014-20150109-LR.pdf>.

79 Grupo AREA. Análisis Regional y Economía Andaluza. Universidad de Sevilla i gea21 s.l. Grupo de Estudios y Alternativas, «Las cuentas integradas del transporte en Andalucía» (Junta de Andalucía. Agencia de Obra Pública de la Junta de Andalucía. Consejería de Fomento y Vivienda, setembre 2015), [https://www.researchgate.net/publication/328215624\\_Las\\_cuentas\\_integradas\\_del\\_transporte\\_en\\_Andalucia](https://www.researchgate.net/publication/328215624_Las_cuentas_integradas_del_transporte_en_Andalucia).

Com ja s'ha avançat, per a poder aproximar-nos a l'impacte econòmic de la mobilitat ciclista en l'àmbit de les administracions públiques valencianes, s'ha fet una consulta mitjançant una enquesta en el marc de l'elaboració d'aquest estudi.

Per a conèixer millor la realitat del sector en el territori valencià, s'ha fet també una consulta que pot oferir una primera aproximació de les característiques i tendències de futur d'algunes de les empreses del sector econòmic de la bicicleta a la Comunitat Valenciana.

Part fonamental d'aquest estudi ha sigut abastar la realitat de l'activitat econòmica associada a la mobilitat ciclista més enllà de les activitats econòmiques detectades ja en altres informes.

L'enquesta s'ha remés per correu electrònic a una llista de més de 300 empreses, de les quals una es dedica a la fabricació a l'engròs de cicles i components, i dues més a la fabricació de complements; 175 es dediquen a la venda al detall, 49 al lloguer ciclista, 49 al cicloturisme, 11 a la ciclologística, tres als serveis d'aparcament ciclista i dues a la formació ciclista. La resposta per part de les empreses ha sigut molt baixa, només 32 empreses. Per a aconseguir més representativitat s'ha complementat l'enquesta fent entrevistes telefòniques a set empreses singulars d'alguns dels subsectors de la bicicleta. Les entrevistes es desenvolupen en els següents apartats.

En la taula 12 s'apunten algunes dades econòmiques extretes de les enquestes omplides per les empreses participants sobre l'ocupació i la xifra de negocis de les empreses valencianes del sector econòmic de la bicicleta. Referent a la grandària de les empreses participants, aquestes són de grandària menuda i amb una menor presència de dones en la majoria de les respostes obtingudes. En general els nivells d'ocupació s'han mantingut des de l'any 2019.

En relació a la xifra de negocis, en bona part de les respostes obtingudes s'ha produït un augment quant a les dades des de l'any 2019.



**Taula 12. Estimació sobre l'ocupació i la xifra de negocis d'una mostra d'empreses valencianes del sector econòmic de la bicicleta**

		<b>Nombre d'empreses</b>
<b>Ocupació</b>	D'1 a 5 persones ocupades	21
	De 6 a 20 persones ocupades	9
	Entre 51 i 100 persones ocupades	1
<b>Dones ocupades en l'empresa</b>	0 %	12
	D'1 % a menys de 50 %	11
	50 %	5
	> de 50%	4
<b>Variació en ocupació</b>	Menys ocupació en 2020 que en 2019	9
	Menys ocupació en 2021 que en 2019	7
	Mateixa ocupació en 2020 que en 2019	14
	Mateixa ocupació en 2021 que en 2019	14
	Més ocupació en 2020 que en 2019	7
	Més ocupació en 2021 que en 2019	10
<b>Variació en xifra de negocis</b>	Menys xifra de negocis en 2020 que en 2019	12
	Menys xifra de negocis en 2021 que en 2019	9
	Mateixa xifra de negocis en 2020 que en 2019	6
	Mateixa xifra de negocis en 2021 que en 2019	5
	Més xifra de negocis en 2020 que en 2019	13
	Més xifra de negocis en 2021 que en 2019	16

Font: elaboració pròpia. Consulta 2021.

Amb referència a l'afecció de la COVID-19 en l'empresa, s'ha consultat si hi ha hagut variacions en els serveis de l'empresa; la meitat es mantenen en els mateixos serveis, però la resta han ampliat o han hagut de reduir serveis.

També s'ha consultat a les empreses respecte a variacions en els serveis de l'empresa que puguen haver sigut vinculades amb la situació esdevinguda per la pandèmia de la COVID-19. Quasi la meitat de les empreses participants (15 de 32) han mantingut els mateixos serveis en els últims anys (2020-2021). Mentre que més d'una tercera part de les empreses participants (11 de 32) han introduït nous serveis que podrien estar relacionats amb la pandèmia de la COVID-19, com ara la introducció del teletaller, serveis de lliurament de productes farmacèutics a particulars o noves rutes de bicicleta.

Entre les accions desenvolupades per les empreses participants per a afrontar la pandèmia de la COVID-19, han indicat que han potenciat la venda en línia, la millora de la comunicació a través del web i les xarxes socials, i en general tots els serveis en línia, així com el desenvolupament del taller i del reciclatge de parts usades per la falta d'existències, la inversió en tecnologia i la creació d'aliances estratègiques per a oferir serveis integrals.

Més de la meitat de les empreses participants en l'enquesta han introduït mesures de conciliació en l'empresa.

Sobre la pertinença de les empreses participants a xarxes de col·laboració entre organitzacions, han indicat formar part de xarxes del sector ciclista i de la mobilitat sostenible. Entre les xarxes esmentades es troben Cicloturisme CV i la coordinadora estatal ConBici, entre altres.

Respecte al suport rebut per part de les administracions públiques, més de la meitat de les empreses participants (20 de 32) indiquen haver rebut ajudes per la COVID-19, mentre que aproximadament una tercera part (11 de 32) indica que no ha rebut ajudes de cap mena.

Entre les ajudes rebudes dirigides directament a la bicicleta, les empreses participants han esmentat les ajudes a l'adquisició/electrificació de bicicletes urbanes i vehicles elèctrics de mobilitat personal de la Conselleria de Política Territorial, Obres Públiques i Mobilitat en 2020, i altres ajudes de l'IDAE, de l'IVACE i altres procedents d'organismes nacionals i internacionals.

## 4.1 Pressupostos de les administracions públiques valencianes per a la posada en marxa de la política integral ciclista

Com ja s'ha introduït, la mobilitat ciclista consta de diverses dimensions que s'han de tindre en compte per a l'elaboració de les polítiques ciclistes. És el que es denomina política integral ciclista. Una d'aquestes és la infraestructura, però com es veurà a continuació no és l'única.

Per a obtindre una panoràmica de l'oferta de polítiques públiques per a la mobilitat ciclista en l'àmbit estatal es poden consultar les dades de l'*Observatori de la bicicleta* que la Red de Ciudades por la Bicicleta (RCxB) publica de manera bianual. Per a la seua elaboració, l'RCxB fa una enquesta a part de les ciutats i dels territoris associats, concretament 33 ciutats i dos territoris en l'edició de l'any 2020, i 19 ciutats en l'edició de l'any 2018. Cal apuntar que es tracta d'una mostra molt reduïda de municipis i territoris espanyols; en l'edició de 2020 les ciutats i territoris participants només suposen un 27 % dels associats, en aquell moment eren només 122 socis. Es tracta d'un estudi complementari al *Baròmetre de la bicicleta* que recull les dades de demanda per part de les persones usuàries.

En la segona edició de l'*Observatori de la bicicleta per a l'any 2020*<sup>80</sup> s'indica que la despesa en polítiques de mobilitat ciclista es troba en una mitjana de 2,48 euros/habitant, una mica superior a les dades per a la primera edició de l'*Observatori de la bicicleta per a l'any 2018*<sup>81</sup>, amb 2,38 euros/habitant. De manera desagregada destaquen les ciutats de més de 250.000 habitants analitzades amb una despesa mitjana de 4,88 euros/habitant, seguides per les ciutats d'entre 100.000 i 250.000 habitants amb 3,99 euros/habitant i les ciutats de menys de 100.000 habitants amb 0,76 euros/habitant. La mitjana en els territoris és de 4,87 euros/habitant.

De l'anàlisi feta en l'*Observatori de la bicicleta per a l'any 2020* es constata que la despesa en inversió local en infraestructura ciclista varia en funció de les dimensions de les ciutats analitzades, sent aquesta despesa menys destacable en ciutats de més de 250.000 habitants. El fet que els gastos d'inversió en vies ciclistes siguen més elevats en

---

80 «Observatorio de la Bicicleta 2020» (Red de Ciudades por la Bicicleta (RCxB), desembre 2020), <https://www.ciudadesporlabicicleta.org/wp-content/uploads/2020/12/OBSERVATORIO-BICI-2020-RCxB-provisional.pdf>.

81 «Observatorio de la Bicicleta 2018» (Red de Ciudades por la Bicicleta (RCxB), s.d.), <https://www.ciudadesporlabicicleta.org/wp-content/uploads/2019/05/Observatorio-de-la-bicicleta-2018-RCxB.pdf>.

municipis més menuts pot estar relacionat amb el fet que aquests municipis es troben en els períodes inicials de construcció de la seua xarxa ciclista, mentre que els municipis més grans ja tenen part de la xarxa construïda i les inversions se centren més en ampliacions i connexions de la xarxa. No obstant això, salta a la vista la poca importància de la inversió en manteniment en tots els casos, fet que s'afeg a la manca de coherència en el disseny de la xarxa (que possiblement s'ha construït en diverses èpoques) i la manca de comoditat i de seguretat d'aquesta: una vegada s'han construït les vies ciclistes, no sembla que hi haja una reserva de finançament per a manteniment i avaluació.

Quant a la diferència en la despesa en inversió i manteniment de la bicicleta pública, pot ser a causa que, entre els municipis, els més grans són els que ja tenien un sistema funcionant, per tant, tota la seua inversió és en manteniment, mentre que els municipis participants entre 100.000 i 250.000 habitants són els que estan apostant més per iniciar un servei de bicicleta pública i, per tant, declaren més inversió en la implementació que en el manteniment. Realment, aquestes dades poden dependre de quins municipis formen part de la mostra i en quin moment de les seues polítiques ciclistes es troben.

En certa manera, l'*Observatori de la bicicleta*, en la seua anàlisi sobre la distribució de la despesa pública en bicicleta, té en compte les diferents dimensions de la política integral ciclista. A més de les despeses en infraestructura, distingint entre inversió i manteniment, també s'hi inclouen les despeses en polítiques de promoció de la mobilitat en bicicleta, en comunicació sobre la mobilitat amb bicicleta i la despesa en promoció i ajudes.

No es poden explotar les dades de l'*Observatori de la bicicleta per a l'any 2020* per a acostar-nos al nivell de despesa pública a la Comunitat Valenciana perquè en aquesta edició només van participar Pilar de la Horadada entre els municipis de menys de 50.000 habitants, Elx entre els municipis entre 100.000 i 250.000 habitants, i València com a municipi de més de 250.000 habitants.

Algunes xifres a escala internacional es poden extraure de l'informe d'investigació *Cycling, Health and Safety* publicat per l'Organisation for Economic Co-operation and Development (OECD)/International Transport Forum<sup>82</sup>. Per exemple, l'estratègia nacional ciclista per a Alemanya (Nationaler Radverkehrsplan 2012) suggereix que la despesa en polítiques públiques ciclistes hauria d'estar prop dels 8 euros/any/habitant fins als

---

82 «Cycling, Health and Safety» (Organisation for Economic Co-operation and Development/International Transport Forum, 2013), <https://www.itf-oecd.org/sites/default/files/docs/cycling-health-safety.pdf>.

19 euros/any/habitant, depenent del punt de partida. De manera desagregada, de 6 euros/any/habitant a 15 euros/any/habitant en inversió, manteniment i operacions; d'1 euro/any/habitant a 2,5 euros/any/habitant en aparcament ciclista, i de 0,5 euros/any/habitant a 2 euros/habitant en comunicació i promoció.

En tot allò que fa referència a les ciutats, l'informe apunta altres dades sobre inversió ciclista en ciutats de referència. En l'informe s'indica que la ciutat de Copenhaguen inverteix 30 milions anualment en infraestructura ciclista, més de 50 euros/habitant. Saragossa va invertir 3,2 milions en polítiques ciclistes en 2010, 4,7 euros/habitant.

L'estudi francès apunta que caldrien 30 euros/any/habitant a França per a dur a terme una bona política integral ciclista, xifra molt baixa si la comparem amb el que suposa a França la política actual de transports per carretera (168 euros/any/habitant) o els costos del transport públic (260 euros/any/habitant). En l'actualitat, a França el cost mitjà de la política ciclista nacional és de 7 euros/any/habitant, com ja s'ha apuntat, un 1,3 % del pressupost nacional en transport. Aquests 30 euros/any/habitant estimats serien una mica més del 5 % del pressupost nacional en transport.

D'altra banda, en l'estudi francès s'assenyala que cal distingir entre les despeses de funcionament de les administracions i les despeses d'inversions. Les despeses de funcionament són aquelles internes a cadascuna de les administracions. Comprenen, entre altres, les despeses dels llocs de treball de les persones que treballen per a la bicicleta, dels estudis, de la comunicació, de la promoció, dels serveis de bicicleta pública, etc.

Les despeses de funcionament no solen estar subvencionades. Les despeses que solen estar subvencionades són les d'inversió i per això poden ser objecte de comptes dobles. En l'informe francès s'indica que cal conèixer quines són les subvencions pagades per les diferents administracions de rang superior i quines són les rebudes per les administracions de rang inferior per a identificar aquests comptes dobles.

S'hi apunta també que, quant a la inversió en infraestructura ciclista, pot ser que s'invertisca en infraestructura ciclista específica i així aparega en els pressupostos, o pot ser que la infraestructura ciclista estiga inclosa en algun projecte de transformació urbana, com la reforma integral d'un carrer, la remodelació del traçat d'una línia de tramvia, etc., i que, per tant, no siga tan fàcil identificar la inversió ciclista.

En general no és fàcil identificar la inversió dins d'una mateixa administració, siga autonòmica, regional o local, perquè les inversions en les diferents dimensions de la política integral ciclista poden vindre de diversos departaments i pressupostos.

En l'estudi francès s'apunta que el nivell mitjà de compromís financer per a la bicicleta de les administracions a França en 2020 es trobava en els 8,70 euros/any/habitant. En l'estudi es compara aquesta xifra amb la de les despeses de les administracions als Països Baixos amb 25 euros/any/habitant.

Una altra manera d'avaluar el nivell de compromís en la despesa pública de polítiques ciclistes és el percentatge de les despeses ciclistes en el total de les despeses de transport. A França, país del qual es troba més a prop en despesa pública en polítiques de mobilitat ciclista que dels Països Baixos, en 2020 aquest percentatge era només de l'1,3 %. A Espanya el mateix any el Ministeri de Foment anunciava una inversió de 5 milions d'euros per a l'Estratègia estatal de la bicicleta<sup>83</sup>. Es tracta de la primera vegada que es dota d'un pressupost específic la bicicleta.

En tot cas, Espanya ha registrat una de les xifres més baixes en inversió ciclista (0,17 euros/habitant), pel que fa a inversions públiques en polítiques ciclistes després de la situació esdevinguda amb la pandèmia de la COVID-19, per darrere d'altres països europeus com Lituània i Grècia, segons la European Cyclists' Federation (ECF)<sup>84</sup>. Espanya es troba a la cua en inversió ciclista i encara en un punt de partida respecte a altres països europeus.

Per a aproximar-se a l'impacte econòmic de la mobilitat ciclista en l'àmbit de les administracions públiques valencianes, s'ha fet una consulta mitjançant una enquesta en el marc de l'elaboració d'aquest estudi.

L'enquesta ha sigut enviada a la Conselleria de Política Territorial, Obres Públiques i Mobilitat de la Generalitat, a l'Institut Valencià de Competitivitat Empresarial de la Generalitat (IVACE), a Ferrocarrils de la Generalitat (FGV), a les tres diputacions provincials, així com als ajuntaments dels municipis socis de l'RCxB<sup>85</sup> en el territori valencià i als

---

83 «Ábalos asegura que la Estrategia Estatal por la Bicicleta es un punto de inflexión para impulsar la bicicleta en España», Gobierno de España, 7 juny 2021, <https://www.mitma.gob.es/el-ministerio/sala-de-prensa/noticias/mar-08062021-0808>.

84 «España, a la cola de Europa en inversión pública en bicicletas con 0,17 euros por persona», 2Playbook, 18 febrer 2021, [https://www.2playbook.com/retail/espana-cola-europa-en-inversion-publica-en-bicicletas-con-017-euros-por-persona\\_2381\\_102.html](https://www.2playbook.com/retail/espana-cola-europa-en-inversion-publica-en-bicicletas-con-017-euros-por-persona_2381_102.html).

85 «Socios», s.d., <https://www.ciudadesporlabicicleta.org/socios/>.

ajuntaments dels municipis amb expedient d'avaluació ambiental estratègica en els seus PMUS. En total la consulta ha sigut enviada a 51 entitats públiques.

De totes aquestes administracions consultades s'ha obtingut resposta de la Conselleria de Política Territorial, Obres Públiques i Mobilitat de la Generalitat, de la Diputació de València i dels ajuntaments dels municipis de València, Castelló de la Plana, Dénia, Elx i Sant Vicent del Raspeig. A més, s'ha pogut entrevistar el Servei de Mobilitat de la Direcció General d'Obres Públiques, Transport i Mobilitat Sostenible de la Generalitat, així com les persones responsables de la mobilitat als ajuntaments d'Elx i de Castelló de la Plana.

Les dades facilitades per la Subdirecció General de Mobilitat de la Conselleria de Política Territorial, Obres Públiques i Mobilitat de la Generalitat per a l'any 2021 es poden consultar en la taula 13 i fan referència principalment als àmbits de l'educació i la capacitació, la promoció i les ajudes, i la infraestructura. També s'han facilitat algunes xifres de futures inversions per als anys pròxims, encara per confirmar dates.

Pel que fa al finançament de les infraestructures executades fins al moment actual, el programa operatiu Comunitat Valenciana FEDER 2014-20 PO<sup>86</sup> del Fons Europeu de Desenvolupament Regional (FEDER)<sup>87</sup> ha sigut el programa clau. Dins d'aquest programa s'inclouen 19 actuacions en vies de bicicletes i vianants que sumen 147,10 quilòmetres i un pressupost total de 46.780.188 euros.

Segons nota de premsa de la Conselleria de Política Territorial, Obres Públiques i Mobilitat, la Generalitat en 2021 ha fet una inversió d'11,6 milions d'euros per a l'impuls de la mobilitat sostenible<sup>88</sup>. Això suposa una inversió en infraestructura ciclista per part de la Generalitat de 2,3 euros/habitant, d'acord amb les xifres oficials de població, revisió del padró municipal, de l'Institut Valencià d'Estadística (IVE). Es desconeix quin percentatge d'aquesta inversió ha sigut finançat per la Unió Europea i dins de quins programes.

---

86 «Projectes europeus FEDER», s.d., <https://politicaterritorial.gva.es/va/web/vias-ciclopeatonales/proyectos-europeos-feder>.

87 «El Fondo Europeo de Desarrollo Regional (FEDER)», s.d., <https://www.europarl.europa.eu/factsheets/es/sheet/95/el-fondo-europeo-de-desarrollo-regional-feder>.

88 «La Generalitat adjudica obras para la mejora de la seguridad vial y el impulso de la movilidad sostenible por valor de más de 34 millones de euros», Generalitat Valenciana, 6 agost 2021, [https://www.gva.es/va/inicio/area\\_de\\_prensa/not\\_detalle\\_area\\_prensa?id=970709](https://www.gva.es/va/inicio/area_de_prensa/not_detalle_area_prensa?id=970709).

**Taula 13. Exemples de despesa pública de la Generalitat en polítiques ciclistes**

	2021	Finançament
<b>Educació i capacitació</b>		
Campanya "En bici a la Universitat"	15.189	100% Càtedra Transport i Societat
Iniciativa "Hui descansa el cotxe"	12.733	—
Promoció i ajudes		
Premis de la Setmana de la Mobilitat de la Comunitat Valenciana 2021	6.900*	—
Subvenció a la compra de bicicletes	91.400**	—
<b>Infraestructura</b>		
Nou carril de bicicletes i vianants entre Almoradí i Algorfa	280.000	—
Muntatge estructura dels taulers de la passarel·la de bicicletes i vianants de San Rafael del Río	357.526	—
Nou carril bici entre València i Tavernes Blanques	250.000	Next Generation UE
Adequació itinerari vianants de la CV-410 a Alaquàs	80.000	—
Nou carril de bicicletes i vianants entre el nucli urbà de Carcaixent i Cogullada	420.000	—
Construcció d'una passarel·la de bicicletes i vianants sobre la carretera CV-21 en el carril de bicicletes i vianants "Camins a la mar" a Massalfassar	956.000	FEDER
Nova via de bicicletes i vianants que uneix el polígon industrial de Vilafamés amb la cicloruta CR-15 i nou tram de carril bici que connecta la Pobla Tornesa amb la cicloruta CR-10	300.000	—
Increment de la seguretat de la CV-860 a San Fulgencio amb una rotonda d'accés a la urbanització El Oasis i un carril bici al nucli urbà	700.000***	—
Connexió ciclista entre València i Burjassot	65.000	—
Prolongació de la cicloruta CR-16 des de l'Alcora cap a Castelló	300.000	—
Nou carril bici Pego-el Verger en la CV-700 (primer tram)	—	—
Nou carril bici del camí de la Pedrera a Picanya en el tram sud de l'Anell Verd Metropolità	377.000	FEDER
Instal·lació de dos aparcaments ciclistes a les estacions de metro d'Alboraia i Quart de Poblet	60.000	—
<b>Total infraestructura</b>	<b>4.145.526</b>	—

Font: Conselleria de Política Territorial, Obres Públiques i Mobilitat de la Generalitat.

\*assistència tècnica per a gestió \*\* falta desembre

\*\*\*inclou la construcció de la rotonda i del carril bici



Com s'indica en la nota de premsa, els 11,6 milions per a iniciatives de mobilitat sostenible s'han destinat a passarel·les de bicicletes i vianants sobre la V-21, a Massalfassar, i sobre el barranc del Carraixet, entre Alborai i Almàssera, i a una passarel·la per als vianants sobre el riu Sénia, a San Rafael del Río. A més, s'han destinat a quatre actuacions en els trams oest i sud de l'Anell Verd Metropolità de València: entre Aldaia i Quart de Poblet, entre Pinedo i Sedaví, entre Sedaví i Picanya, i entre Alaquàs i Picanya.

En la mateixa nota de premsa s'adjudica un pressupost de 281 milions quant a la conservació i el manteniment de la xarxa viària de la Comunitat Valenciana per al període 2021-2025. Només en manteniment i conservació de la xarxa viària en 2021 la Generalitat ha estimat 94,3 milions d'euros<sup>89</sup>, quasi deu vegades la xifra dedicada a iniciatives de mobilitat sostenible el mateix any.

Quant als instruments de planificació, el Pla d'acció territorial de caràcter sectorial de la XINM està en fase de redacció. S'entén que amb aquest document s'establirà una programació més acurada de les actuacions proposades en l'estudi de planejament de la Xarxa d'Itineraris No Motoritzats de la Comunitat Valenciana (XINM), descartant-ne aquelles actuacions que no es consideren finalment, tal com s'indica en el document per a la consulta pública prèvia.

Un altre instrument de planificació que es troba en procés de redacció són els documents tècnics de millora de la funcionalitat i la seguretat de les carreteres i itineraris per a vianants i ciclistes de la província de València, que la Conselleria de Política Territorial, Obres Públiques i Mobilitat de la Generalitat va adjudicar per un import de 198.338 euros.

Quant al programa d'ajudes convocades per a l'adquisició/electrificació de bicicletes urbanes i vehicles elèctrics de mobilitat personal<sup>90</sup>, segons dades facilitades per la Conselleria de Política Territorial, Obres Públiques i Mobilitat, en 2020 es van destinar 269.350 euros a la part de la bicicleta, mentre que en 2021 s'han destinat 91.400 euros a falta de conèixer les dades per al mes de desembre.

---

89 «Presupuesto de la Generalitat 2021. Anexo de inversiones reales previstas», Generalitat Valenciana, s.d., [https://hisenda.gva.es/auto/presupuestos/2021/T2/EUR/FP6\\_08\\_51310.pdf](https://hisenda.gva.es/auto/presupuestos/2021/T2/EUR/FP6_08_51310.pdf).

90 «Extracto de la Resolución de 11 de junio de 2020, por la que se convocan ayudas para la adquisición/electrificación de bicicletas urbanas y adquisición de vehículos de movilidad personal eléctricos.» (s.d.), [https://dogv.gva.es/portal/ficha\\_disposicion.jsp?L=1&sig=004446%2F2020](https://dogv.gva.es/portal/ficha_disposicion.jsp?L=1&sig=004446%2F2020).

En l'informe resum remés per la Subdirecció General de Mobilitat sobre aquest programa d'ajudes es desglossen per tipologia de vehicles, sent les bicicletes convencionals de caràcter urbà les que han rebut un major nombre d'ajudes (1.202) amb un import de 90.150 euros. Després estan les bicicletes elèctriques de caràcter urbà amb 295 ajudes i un import de 73.750 euros, els kits d'electrificació amb 168 ajudes i un import de 33.600 euros, i les bicicletes convencionals familiars amb 77 ajudes i un import d'11.550 euros.

Les ajudes als vehicles de mobilitat personal representen quasi una quarta part (22,4 %) de l'import total de les ajudes concedides en 2020, amb 804 ajudes i un import de 60.300 euros.

La província que més ajudes ha rebut ha sigut València amb 1.810 ajudes i un import de 177.200 euros (65,8 %), seguida d'Alacant amb 470 ajudes i un import de 65.325 euros (24,3 %) i Castelló amb 266 ajudes i 26.825 euros (9,9 %).

S'ha de tindre en compte que a aquesta mena d'ajudes s'uneixen la potenciació de l'ús de la bicicleta amb l'ús de VMP elèctrics, i que hi ha diferències quant a la salut i altres beneficis entre els dos vehicles.

L'ECF ha recollit 300 ajudes a Europa oferides a escala nacional, regional i local per a la compra de cicles<sup>91</sup>. L'ECF apunta que, tot i que molts d'aquests incentius van ser introduïts a Europa la dècada passada, el nombre de programes s'ha incrementat significativament des de 2019.

Recentment l'RCxB ha publicat l'estudi *La bicicleta y el patinete en tiempos de pandemia en las zonas urbanas españolas. Informe de resultados. Abril 2021*<sup>92</sup> sobre el canvi d'hàbits durant la pandèmia, en què s'indica que la bicicleta i el patinet guanyen terreny davant d'altres mitjans de transport. El patinet ha substituït en primer lloc el fet de caminar i, en segon lloc, el transport públic. Concretament, el 33,9 % de les noves persones usuàries del patinet l'han canviat per caminar, i el 40,2 % han optat pel patinet davant del transport públic. Per contra la bicicleta ha substituït el vehicle privat motoritzat; un 31,2 % de les noves persones usuàries han canviat el vehicle motoritzat per la bicicleta.

---

91 «Money for Bikes: Tax Incentives and Purchase Premiums for Cycling in Europe», ECF, s.d., <https://ecf.com/resources/financial-incentives>.

92 Gabinet d'Estudis Socials i Opinió Pública (GESOP), «La bicicleta y el patinete en tiempos de pandemia en las zonas urbanas españolas. Informe de resultados» (Red de Ciudades por la Bicicleta (RCxB), abril 2021), [https://www.ciudadesporlabicicleta.org/wp-content/uploads/2021/05/1314\\_BicyPatineteCOVID\\_Informe-OK.pdf](https://www.ciudadesporlabicicleta.org/wp-content/uploads/2021/05/1314_BicyPatineteCOVID_Informe-OK.pdf).

A més, en segon lloc també es destaca que un 41,5 % de les noves persones usuàries de bicicleta han canviat caminar per la bicicleta.

L'any 2018 s'anunciava per part de la Conselleria d'Habitatge, Obres Públiques i Vertebració del Territori que, com a mesura inclosa en el Pla de mobilitat de la Ciutat Administrativa 9 d'Octubre<sup>93</sup>, es bonificaria el personal funcionari amb temps (un total de mitja hora a la setmana) si utilitzaven mitjans de transport sostenible. No hi ha informació publicada sobre si aquesta mesura s'ha desenvolupat, personal adscrit a la iniciativa i pressupost.

D'altra banda, l'Institut Valencià de Competitivitat Empresarial (IVACE) pertanyent a la Conselleria d'Economia Sostenible, Sectors Productius, Comerç i Treball publica tots els anys ajudes en matèria de mobilitat sostenible fixades dins de les ajudes d'estalvi i eficiència energètica. L'any 2021 les subvencions<sup>94</sup> per a entitats públiques o privades a fons perdut fins al 50 % inclouen projectes de foment de mobilitat sostenible, promoció del transport urbà amb bicicleta, i projectes de logística urbana sostenible, entre altres. El pressupost per a la concessió de les ajudes previstes en la convocatòria de 2021 ha sigut de 2.000.000 euros a càrrec de la línia pressupostària "Estalvi i eficiència energètica". Aquestes ajudes han sigut finançades per la Unió Europea a través del Fons Europeu de Desenvolupament Regional, a càrrec del Programa operatiu de la Comunitat Valenciana 2014-2020 o a través del Programa operatiu de la Comunitat Valenciana 2021-2027.

Altrament, en la taula 14 es presenten les dades facilitades per l'Àrea de Carreteres de la Diputació de València sobre l'estat de les actuacions a data de desembre de l'any 2021. La Diputació de València només ha traslladat dades d'inversió en infraestructura ciclista.

El pressupost previst per a les actuacions finalitzades en 2021 és el major del període analitzat i suposa una inversió en infraestructura ciclista per part de la Diputació de València d'1,3 euros/habitant, d'acord amb les xifres oficials de població, revisió del padró municipal, de l'IVE.

---

93 Idom, «Plan de Movilidad de la Ciudad Administrativa 9 d'Octubre. Documento final» (Generalitat Valenciana. Conselleria d'Habitatge, Obres Públiques i Vertebració del Territori, s.d.), <https://politicaterritorial.gva.es/documents/163211567/166966247/Versi%C3%B3n+Final+Plan+Movilidad+CA90/01379015-f3f2-4008-b709-37a0317b184c>.

94 «Ajudes en matèria de mobilitat sostenible 2021», s.d., <https://www.ivace.es/index.php/es/ayudas/energia/ayudas-ahorro-y-eficiencia-energetica-y-energias-renovables-2021/54962-ayudas-en-materia-de-movilidad-sostenible-2021>.

**Taula 14. Actuacions finalitzades i pressupost previstos en el Pla de mobilitat de bicicletes i vianants de la província de València**

Comarca	Carretera	Actuació	Finalitzat 2018	Finalitzat 2019	Finalitzat 2020	Finalitzat 2021
Horta Nord	CV-310	Connexió de bicicletes i vianants entre glorieta d'EPLA i glorieta Campolivar		90.000		
Horta Nord	CV-310	Connexió de bicicletes i vianants entre cementeri Godella i Santa Bàrbara III	80.395			
Camp de Túria	CV-310	Variant Nord de Bétera. Fase 1 (*)				2.783.802
Camp de Túria	CV-314	Connexió de bicicletes i vianants entre estació fcc i polígon La Reva (zona est)		40.000		
Horta Nord	CV-311	Connexió de bicicletes i vianants entre barranc del Carraixet i centre escolar		33.000		
Camp de Túria	CV-336	Accés a urbanització El Molinete		64.000		
Camp de Túria	CV-336	Connexió de bicicletes i vianants entre Riba-roja de Túria i accés a urbanització El Molinete				200.808
Camp de Túria	CV-339	Connexió de Lliria amb CV-35	100.000			
Els Serrans	CV-346	Connexió nucli urbà amb escola	50.000			
Els Serrans	CV-346	Connexió nucli urbà amb cementeri i camp de futbol	200.000			
Foia de Bunyol-Xiva	CV-429	Connexió de bicicletes i vianants entre Macastre i Yátova (*)			182.106	
Utiel-Requena	CV-455	Connexió de bicicletes i vianants entre Venta del Moro i zona lúdica al costat del riu		139.308		
Utiel-Requena	CV-472	Connexió de bicicletes i vianants per a finalitzar l'itinerari entre Las Casas i Los Corrales	15.000			
Racó d'Ademús	CV-479	Connexió de Vallanca amb recinte de la piscina	30.000			
Ribera Baixa	CV-502	Adequació carretera de Los Collados	150.000			
Ribera Baixa	CV-502	Connexió de bicicletes i vianants entre el càmping de Les Palmeres i el Mareny de Barraquetes	185.813			
Ribera Alta	CV-505	Itinerari de bicicletes i vianants al polígon industrial Albalat fins a CV-506 (fase 1). Entre inici i rotonda de la guitarra		231.972		
Ribera Alta	CV-505	Itinerari de bicicletes i vianants al polígon industrial Albalat fins a CV-506				140.106
Ribera Baixa	CV-505	Connexió de bicicletes i vianants entre passeig al costat de la CV-505 i Escorxadador de Sueca	70.000			
Ribera Baixa	CV-509	Connexió de bicicletes i vianants de Sueca amb Fortaleny (tram CV-509. Pont Alfons XIII)	1.313.041			
Ribera Alta	CV-520	Connexió de bicicletes i vianants entre Alfarp i Catadau Llombai	239.259			
Ribera Alta	CV-560	Tram de connexió de via de bicicletes i vianants d'accés a Sant Joanet des de CV-560	60.437			
Ribera Alta	CV-564	Via de de bicicletes i vianants d'accés a Senyera des de Castelló	234.517			
Canal De Navarrés	CV-580	Connexió de bicicletes i vianants entre Anna i Chella (*)		847.039		
Canal de Navarrés	CV-580	Vorera de connexió de Quesa amb cementeri	37.000			
Canal de Navarrés	CV-589	Itinerari per a vianants a Navarrés	25.000			
Vall d'Albaida	CV-639	Connexió de bicicletes i vianants a l'Olleria	15.000			
Vall d'Albaida	CV-639	Vorera entre Fontanars i polígon industrial	40.000			
Vall d'albaida	CV-665	Vorera de connexió entre el camí de les Boles i la urbanització El Pilar	60.882			
La Safor	CV-675	Itinerari de bicicletes i vianants a la urbanització la Drova				275.197
			<b>Total 2018</b>	<b>Total 2019</b>	<b>Total 2020</b>	<b>Total 2021</b>
			2.906.345	1.445.319	182.106	3.399.913

Font: Diputació de València 2018, 2019, 2020 i 2021.

Dels 70.782.860 euros de pressupost previst per l'Àrea de Carreteres de la Diputació de València per a les 104 actuacions incloses en el Pla de mobilitat de bicicletes i vianants, només 8.359.976 euros (11,8 %) corresponen a obra executada a data d'octubre de 2019.

En la informació facilitada s'anota que el pressupost indicat en les actuacions que no són exclusivament de construcció d'un itinerari de bicicletes i vianants correspon a l'actuació completa incloent-hi el condicionament i millora de la carretera.

En la taula 15 s'agrupen les dades facilitades pels diferents ajuntaments participants en la consulta quant a la seua participació en els diferents àmbits de la política integral ciclista.

Quant a normativa, les ciutats participants han modificat les seues ordenances recentment sobretot per a adaptar-les als usos ciclistes, a la incursió dels VMP i a les modificacions de la normativa estatal, com és el cas de l'Ordenança municipal de trànsit, circulació de vehicles de motor i seguretat viària de Dénia.

**Taula 15. Política integral ciclista als ajuntaments de València, Elx, Castelló de la Plana, Sant Vicent del Raspeig i Dénia**

	València	Elx	Castelló de la Plana	Sant Vicent del Raspeig	Dénia
Ordenança de mobilitat que incloga normativa sobre circulació amb bicicleta	Sí, 2019	Sí, 2017	Sí, període al·legacions	Sí, 2010	Sí, 2020
Accions de formació ciclista per a escolars i altres persones	Sí	—	Sí	Sí	Sí
Òrgan participatiu actiu de mobilitat o mobilitat ciclista	Sí	—	Sí	—	—
Comunicació ciclista	Sí	—	Sí	Sí	Sí
Instrument de planificació de la mobilitat ciclista	En redacció	—	PDB 2007	—	Estratègia mobilitat ciclista 2021
Coneixement d'organitzacions ciclistes en el municipi	Sí	—	Sí	Sí	Sí
Coneixement d'empreses del sector ciclista en el municipi	Sí	Sí	—	—	Sí
Línies d'ajuda a les empreses del sector econòmic ciclista	—	—	—	—	—

Font: vàries.

En accions de formació ciclista per a escolars i altres persones, el Servei de Mobilitat de l'Ajuntament de València ha indicat que ha gastat anualment en el període analitzat (2018-2021) 16.000 euros en el projecte de formació ciclista En-bici-at<sup>95</sup>. També va organitzar en el període 2020-2021 dos cursos per a persones ocupades municipals *En bici al treball*. L'Ajuntament de Sant Vicent del Raspeig indica que han fet cursos per a aprendre a muntar en bicicleta, però no en quin període ni el seu cost.

L'Ajuntament de Castelló de la Plana indica que fan cursos del Programa de seguretat viària de mobilitat respectuosa per a la utilització del servei municipal de préstec de bicicletes per a persones usuàries entre 16 i 18 anys, i per a la condonació de multes. També es duen a terme classes teòriques i pràctiques en centres educatius i associacions i col·lectius en el període analitzat (2018-2021). No han facilitat dades sobre el cost d'aquestes activitats.

A Elx la Policia Local fa activitats amb els escolars d'educació viària on es tracta la mobilitat sostenible. El mateix ocorre a Sant Vicent del Raspeig i a Dénia. Aquestes activitats han patit parades per la pandèmia de la COVID-19.

L'Ajuntament de València compta amb un òrgan participatiu en mobilitat, la Mesa de la Mobilitat, i amb un òrgan específic, la Mesa de la Bici (en 2018). L'Ajuntament indica que no requereixen pressupost. A Castelló de la Plana l'Ajuntament apunta que el Foro Movilidad no es reuneix des d'abans de la pandèmia de la COVID-19. A Elx la Mesa de la Mobilitat Sostenible es reuneix una vegada cada trimestre d'acord amb les dades facilitades per l'ajuntament.

En comunicació, l'Ajuntament d'Elx ha destinat anualment en el període analitzat (2018-2020) uns 20.000 euros de mitjana a activitats de promoció de la mobilitat sostenible, sobretot en la Setmana Europea de la Mobilitat Sostenible (SEM). A Sant Vicent del Raspeig l'Ajuntament indica uns 3.000 euros en el desenvolupament de la SEM. Les ciutats de València i Castelló de la Plana també celebren la SEM, però no han facilitat dades de despesa.

Resulta destacable que a la Comunitat Valenciana només les ciutats de Castelló de la Plana, amb el seu PDB de l'any 2007, i Dénia, amb la seua Estratègia de mobilitat ciclista recentment aprovada, compten amb instruments de planificació específica de

---

95 «En-Bici-At. Bicicleta, Educació Viària i Mobilitat Sostenible», s.d., <https://educacio-valencia.es/es/proyectos/en-bici-at-bicicleta-educacion-vial-y-movilidad-sostenible/>.

la mobilitat ciclista més enllà dels PMUS. El Pla director de la bicicleta de València està en fase de redacció i ha sigut adjudicat per 50.578 euros<sup>96</sup>. Per al finançament d'aquest pla ha sigut sol·licitada una ajuda a l'Institut per a la Diversificació i Estalvi de l'Energia (IDAE).

Els ajuntaments participants coneixen en la seua majoria les empreses del sector econòmic ciclista instal·lades en el seu municipi, però no han posat en marxa encara línies d'ajuda, excepte a la ciutat de Castelló de la Plana, on en 2018 l'Ajuntament va abonar 7.000 euros i en 2019 va abonar 4.000 euros en el marc de la subvenció a la compra de bicicletes elèctriques, bicicletes urbanes i kits de conversió.

En l'Estratègia de mobilitat ciclista de Dénia està prevista una mesura per al desenvolupament de fórmules per a la compra de cadenats inclosa en el programa contra el robatori, que implica l'establiment d'acords amb les botigues ciclistes locals perquè tinguen aquests cadenats disponibles i l'ajuntament adjudique vals de descompte a les persones que els sol·liciten.

De les dades sobre inversió en carrils bici facilitades pel Servei de Mobilitat de l'Ajuntament de València, i que es recullen en la taula 16, s'extrau que el període analitzat amb major inversió municipal en carrils bici ha sigut 2018-2019, cosa que va suposar una inversió en infraestructura ciclista per part de l'Ajuntament de València de 3,5 euros/habitant, d'acord amb la fitxa municipal de l'edició de 2021 publicada en l'IVE. En el període 2020-2021, el de menor inversió, la xifra ha descendit a 0,4 euros/habitant. Cal apuntar que la major part d'aquesta inversió ha sigut finançada al 50 % per fons FEDER.

De fet, la infraestructura ciclista de València apareix assenyalada com a bona pràctica en el document publicat recentment per l'ECF *Desbloqueo de fondos de la UE para inversiones en ciclismo. Guía para documentos del programa 2021–2027 - España*<sup>97</sup>.

---

96 «Plataforma de Contratación del Sector Público», s.d., [https://contrataciondelestado.es/wps/portal/!ut/p/b0/04\\_Sj9CPykssy0x-PLMnMz0vMAfijU1JTC3ly87KtUIJLEnNyUuNzMpMzSxKTgQr0w\\_Wj9KMyU1zLcvQjVQ2KKo2y\\_E1VDciNs0vTTBKd\\_LXLANMcbW31C-3JzHQEsVKwJ/](https://contrataciondelestado.es/wps/portal/!ut/p/b0/04_Sj9CPykssy0x-PLMnMz0vMAfijU1JTC3ly87KtUIJLEnNyUuNzMpMzSxKTgQr0w_Wj9KMyU1zLcvQjVQ2KKo2y_E1VDciNs0vTTBKd_LXLANMcbW31C-3JzHQEsVKwJ/).

97 Magdalena Kolczyńska i Fabian Küster, «Desbloqueo de fondos de la UE para inversiones en ciclismo. Guía para documentos del programa 2021–2027 - España» (European Cyclists' Federation, novembre 2020), [https://www.ecf.com/sites/ecf.com/files/UnlockingFunds\\_Spain\\_final\\_Translated.pdf](https://www.ecf.com/sites/ecf.com/files/UnlockingFunds_Spain_final_Translated.pdf).

**Taula 16. Despesa pública en carrils bici a València**

	2018-2019	2019-2020	2020-2021	Finançament
Carril bici av. Burjassot	332.630			
Carril bici Alacant	56.126			
Carril bici Suècia, Conca i pont de Campanar	251.343			
Carril bici Joan XXIII	264.591			
Carril bici marginal esquerra II	450.960			50% (Programa operatiu FEDER)
Carril bici Sancho Tello-Rodríguez de Cepeda	178.171			50% (Programa operatiu FEDER)
Carril bici Mestre Rodrigo	315.145			50% (Programa operatiu FEDER)
Carril bici Regne de València	256.718			
Carril bici Manuel Candela-Tomás de Montañana	438.340			50% (Programa operatiu FEDER)
Carril bici Constitució	204.327			50% (Programa operatiu FEDER)
Carril bici Primado Reig		531.888		50% (Programa operatiu FEDER)
Carril bici av. del Port		315.098		
Carril bici GV Ferran el Catòlic - GV Ramón y Cajal			321.903	50% (Programa operatiu FEDER)
Carril bici Institut Obrer		138.154		50% (Programa operatiu FEDER)
<b>Total</b>	<b>2.748.355</b>	<b>985.141</b>	<b>321.903</b>	

Font: Ajuntament de València.

En el document s'estima que l'augment de la pràctica ciclista a la ciutat és una traducció de l'augment de carrils bici construïts. Però cal interpretar això amb cautela. Com ja s'ha vist, no és tanta la inversió realitzada, si es compara amb la d'altres ciutats europees. A més caldria una avaluació qualitativa de com s'ha produït aquest augment de la pràctica ciclista a València, si ha causat conflictes amb vianants, si la nova infraestructura es percep com a segura per les persones ciclistes, que pugui fer que l'augment es mantinga en el temps o que, per contra, siga producte d'una *moda* o atracció temporal sense continuïtat.

A Castelló de la Plana, l'any analitzat amb major inversió municipal en carrils bici ha sigut el 2018, tal com es recull en la taula 17. D'acord amb la fitxa municipal de l'edició de 2021 publicada en l'IVE, això suposa una inversió en infraestructura ciclista per part de l'Ajuntament de Castelló de la Plana de 5,2 euros/habitant. Aquesta xifra és conseqüència del pressupost elevat assignat a un dels dos projectes posats en marxa en 2018, que a



més va ser finançat al 50 % pel fons FEDER. L'any 2021, el de menor inversió, la xifra descendeix a 0,6 euros/habitant.

A Elx la xifra d'inversió en infraestructura ciclista és de 1,5 euros/habitant en 2020 i 0,2 euros/habitant en 2021, d'acord amb les dades facilitades pel servei de l'Ajuntament d'Elx i recollides en la taula 18. Cal apuntar que la major part d'aquesta inversió ha sigut finançada al 50 % per fons de l'EDUSI.

**Taula 17. Despesa pública en carrils bici a Castelló de la Plana**

	2018	2019	2020	2021	Finançament propi	Finançament extern
Implantació de carril bici: Implantació connexions zona nord	75.194				Pressupostos participatius	
Implantació carril bici en Ciutat del Transport, av. Casalduch i Gran Via Tàrrrega Monteblanco	813.742					Programa operatiu FEDER
Compra de bicicletes elèctriques adaptades d'ús públic per a persones amb mobilitat reduïda		18.087			Pressupostos participatius	
Execució de camí escolar i carril bici al col·legi Jaume I		132.277			Pressupostos participatius	
Adequació de parada bus i millora de la connexió ciclista de l'Hospital General		104.041			Pla de mobilitat urbana sostenible	
Millora adequació senyalització interconnexió zona centre. Carril bici carrer Herrero				-	Millores contracte senyalització vertical	
Prolongar itinerari ciclista fins a vorera nord av. Sos Baynat (dins del projecte d'accés de l'Escola Oficial d'Idiomes de la carretera de Borriol)			144.248		Projectes sostenibles	
Habilitar una zona de circulació ciclista (dins de la millora adequació de l'av. Chatellereault)				-	Millores contracte senyalització vertical	
Projecte de millora de la connexió ciclista del carril bici de camí La Plana amb camí Serradal i av. Ferrandis Salvador			45.645		Projecte Pirecas	
Reasfaltatge carrils bici (Ronda Est)				26.566	Projecte Pirecas	
Connexió ctra. Borriol amb passeig Universitat + Habilitar pas vianants i ciclista carretera de Borriol				32.137	Projecte Pirecas	
Carril bici UJI-Castelló				24.769	Projecte Pirecas	
CV.16. Generalitat						Projecte Generalitat
Ciutat Transport. Quadra Lairón infraestructures					Projecte infraestructures	
Carcaixent. Infraestructures					Projecte infraestructures	
Av. Harley Davidson connexió Serradal amb F. Salvador				29.989	Contracte menor Secció Mobilitat Urbana	
<b>Total</b>	<b>888.936</b>	<b>254.407</b>	<b>189.893</b>	<b>113.463</b>		

Font: Ajuntament de Castelló de la Plana.

**Taula 18. Despesa pública en infraestructura ciclista a Elx**

	2018	2019	2020	2021	Previst 2022	Finançament propi	Finançament extern
Carril bici av. Alcalde Ramón Pastor (execució entre agost i desembre de 2020)			294.756			50 %	50% (Fons EDUSI)
Carrils bici av. Joan Carles I i carrer José María Buck (2020) Bici Pop Up			48.388			100 %	
Ampliació 32 nous punts d'aparcabicis (2020)			9.980			100 %	
Remodelació i millores carril bici av. Universitat (execució entre novembre i desembre de 2021)				53.721		100 %	
Projecte carrils bici entorns industrials (2021). Actualment en fase d'adjudicació					13.400	100 %	
Carril bici ronda interna (2021). Actualment en fase d'adjudicació. S'executarà a principis de 2022 durant 4 mesos					282.000	50 %	50 (Fons EDUSI)
Carril bici av. Alacant (2021). Actualment en fase d'adjudicació. S'executarà a principis de 2022 durant 4 mesos					471.685	50 %	50 (Fons EDUSI)
Habilitació senda de bicicletes i vianants entre el riu i el pantà	600.000						Diputació d'Alacant
Habilitació senda de bicicletes i vianants entre el riu, el Fondo d'Elx i la Marina (projecte fet i a punt de tramitar) estarà en pressupost de 2022					288.430		
<b>Total</b>	<b>600.000</b>	<b>—</b>	<b>353.124</b>	<b>53.721</b>	<b>1.055.515</b>		

Font: Ajuntament d'Elx.

L'Ajuntament de Sant Vicent del Raspeig indica que la infraestructura ciclista sol incloure's en projectes de transformació urbana de major àmbit i que no disposen d'aquesta dada desglossada.

En el cas concret dels camins naturals i de les vies verdes (CN-VV), en l'*Estudi sobre el nivell d'ús i impacte socioeconòmic dels camins naturals i vies verdes espanyols* inclosos en el Programa nacional de desenvolupament rural, publicat per la Fundació dels Ferrocarrils Espanyols i Vies Verdes en 2019, s'ofereixen dades del CN-VV de la Safor (Gandia) i el CN-VV de la Safor (Oliva), el CN-VV Dénia i el CN-VV del Maigmo extretes d'una enquesta feta als òrgans gestors. L'òrgan gestor per a les dues vies verdes de la Safor i la de Dénia són els respectius ajuntaments, en el cas de la Via Verda del Maigmo ha sigut la Diputació d'Alacant.

En l'estudi s'indiquen dades sobre inversions en manteniment i gestió de les vies facilitades pels òrgans gestors. L'Ajuntament de Gandia apunta que per al CN-VV de la Safor Gandia, amb 4 km de recorregut, va dedicar un màxim anual en el període 2018-2014 de 6.000 euros en manteniment i 0 euros en gestió, sent 1.500 euros el màxim anual per km. La Diputació d'Alacant apunta que per al CN-VV del Maigmo, amb 22 km de recorregut, va dedicar un màxim anual en el període 2018-2014 de 40.000 euros en manteniment i 0 euros en gestió, sent 1.818 euros el màxim anual per km. No hi ha dades per al període 2009-2013 per a aquestes vies.

La mitjana anual estatal en aquest període es trobava en 1.525 euros/km de manteniment i en 901,52 euros/km de gestió. Cal tindre en compte que hi ha poques dades i amb bastants diferències entre els casos consultats.

Quant a la inversió en promoció dels CN-VV en l'estudi, s'apunta que el fet que hi haja una múltiple participació d'actors complica l'obtenció de dades. A més de les accions que duen a terme promotors i gestors amb recursos propis i altres administracions provincials o regionals, estan les accions de les comunitats autònomes i de les diputacions, les accions del Programa de camins naturals del Ministeri d'Agricultura, Pesca i Alimentació i les que du a terme la Fundació dels Ferrocarrils Espanyols de promoció conjunta dels 125 itineraris existents en tot l'Estat. També, encara que de manera modesta, Turespaña<sup>98</sup> du a terme tasques de promoció exterior.

## 4.2 Fabricació i distribució dels cicles i dels seus accessoris

Les fonts de dades consultades per a caracteritzar la fabricació de cicles i la distribució dels cicles són d'àmbit estatal i europeu. D'una banda estan les dades del mercat espanyol extretes dels estudis i informes publicats per l'Associació de Marques i Bicicletes d'Espanya (AMBE)<sup>99</sup> i les dades del mercat europeu extretes dels informes d'indústria i mercat publicats per la Confederation of the European Bicycle Industry (CONEBI)<sup>100</sup>.

---

98 «Plan de Actuación 2020 con Turespaña para la promoción de Vías Verdes en el exterior», Fundación de Ferrocarriles Españoles y Vías verdes, 31 gener 2020, <https://viasverdes.com/noticias/noticia.asp?id=900>.

99 «Estudios & Informes», s.d., <http://asociacionambe.com/recursos-2/>.

100 «Industry & Market reports», s.d., <https://www.conebi.eu/industry-market-reports/>.

També s'ha consultat el recent informe monogràfic *El ciclismo, ante su mayor puerto*<sup>101</sup> elaborat per la plataforma de negocis per a la indústria de l'esport 2Playbook el febrer de 2021 i presentat per l'RFEC, en col·laboració amb Telefónica.

#### 4.2.1 Fabricació dels cicles

Segons dades de CONEBI per a l'any 2016 incloses en el document *European Bicycle Market 2017 edition*<sup>102</sup>, la indústria ciclista europea generava directament i indirectament més de 90.000 llocs de treball en 800 petites i mitjanes empreses.

En el document s'indica que a Europa es venien anualment quasi 20.000.000 de bicicletes i EPAC (Electronically Power Assisted Cycles) o bicicletes elèctriques amb pedaleig assistit, de les quals 13.000.000 (65 %) han sigut fabricades a la Unió Europea, 12.666.000 (97,4 %) bicicletes i 1.164.000 (2,6 %) EPAC.

Només el 3 % d'aquesta producció correspon a Espanya. Itàlia (18 %), Alemanya (16 %) i Portugal (15 %) són els països que encapçalen la producció de bicicletes a Europa (EU28).

Segons les dades oferides en aquest document, en 2016 a Espanya es van produir 351.000 bicicletes, ocupant el número 10 en el rànquing dels 28 de la producció europea de bicicletes. Quant a les EPAC, Espanya ocupa també el número 11 amb un 1 % de la producció europea.

I el nombre de persones ocupades en la indústria ciclista en 2016 a Espanya era de 931, amb 609 llocs de treball vinculats a la bicicleta i 322 vinculats a parts i accessoris, ocupant el número 11 en el rànquing europeu de l'ocupació en la indústria ciclista.

També l'ECF ofereix dades sobre ocupació. En el seu document *Cycling Works. Jobs and Job Creation in the Cycling Economy*<sup>103</sup> per a l'any 2014 s'indica que el nombre de llocs de treball a temps complet en el sector de la manufactura de cicles a Espanya era de 392 (1,73 %), d'un total estimat de 22.633 llocs de treball en el marc de l'economia ciclista (venda, producció, infraestructura, turisme i serveis).

---

101 «El ciclismo, ante su mayor puerto», 2Playbook Insight, febrer 2021, <https://www.2playbook.com/uploads/s1/54/93/0/2p-insight-ciclismo-rfec-telefonica.pdf>.

102 «European bicycle market 2017 edition. Industry & Market Profile (2016 statistics)» (Confederation of the European Bicycle Industry, s.d.), <http://asociacionambe.es/wp-content/uploads/2014/12/European-Bicycle-Industry-and-Market-Profile-2017-with-2016-data..pdf>.

103 Thomas Blondiau, Bruno van Zeebroeck, i Transport & Mobility Leuven, «Cycling works. Jobs and Job Creation in the Cycling Economy» (European Cyclists' Federation, octubre 2014), <https://ecf.com/system/files/141125-Cycling-Works-Jobs-and-Job-Creation-in-the-Cycling-Economy.pdf>.

D'altra banda, les dades que aporta AMBE estan només relacionades amb la venda i la producció ciclista. Segons dades de l'informe d'AMBE *El sector de la bicicleta en cifras*<sup>104</sup> per a l'any 2020, a Espanya hi havia 339 empreses i 168 fabricants nacionals. En 2019, el 71,7 % del total de les empreses estaven situades en quatre comunitats. La Comunitat Valenciana (10,1 %) ocupa el tercer lloc per darrere de la Comunitat de Madrid (15,1 %) i Catalunya (38,6 %), i per davant del País Basc (7,9 %).

Són, segons AMBE, 9.018 les persones ocupades en empreses del sector de la fabricació ciclista per a l'any 2020, la qual cosa suposa una plantilla mitjana de 26,20 persones ocupades per les 339 empreses existents.

Quant a l'evolució de les persones ocupades en empreses del sector de la fabricació ciclista en 2020, hi ha 605 persones menys (-6,29 %) respecte a l'any anterior.

Segons dades d'AMBE, la facturació total del sector de la fabricació ciclista en l'àmbit de l'Estat espanyol va ser de 2.607,38 milions d'euros per al 2020, la qual cosa suposa un creixement del 39,9 % respecte a l'any anterior.

L'empresa Mondraker<sup>105</sup>, amb denominació social Blue Sports Factory SLU amb seu a Elx, és una de les empreses de fabricació de cicles destacades en l'informe monogràfic *El ciclismo, ante su mayor puerto*. És la tercera empresa en volum de facturació amb 32 milions d'euros en 2019, per darrere d'Orbea (127,5 milions d'euros) i BH Bikes (51,39 milions de facturació), les dues amb seu al País Basc. I és la quarta en nombre d'empleats (54), per darrere d'Orbea (278), BH Bikes (88) i Berria Bikes (154). També és una de les més joves, ja que el seu any de fundació és el 2000.

#### **4.2.2 Distribució i reparació dels cicles**

Segons dades extretes del document "European Bicycle Market 2017 edition" per a l'any 2016 de CONEBI, últim document accessible de manera gratuïta, només el 6 % del total de les vendes europees de bicicletes i EPAC corresponien a Espanya, concretament 1.115.000 bicicletes i EPAC. Alemanya (21 %), França (16 %) i Gran Bretanya (16 %) són els països que encapçalen la venda de bicicletes a Europa (EU28).

---

104 «El sector de la bicicleta en cifras 2020» (Asociación de Marcas y Bicicletas de España (AMBE) i Cofidis, s.d.), [http://asociacionnambe.com/wp-content/uploads/2021/05/Datos-2020\\_AMBE\\_resumen.pdf](http://asociacionnambe.com/wp-content/uploads/2021/05/Datos-2020_AMBE_resumen.pdf).

105 «Mondraker», s.d., <https://mondraker.com/es/es/home-es>.

Mentre que la venda de bicicletes es presentava bastant estable des de l'any 2003, la venda d'EPAC ha patit una evolució a l'alça.

Del total de vendes d'EPAC en 2016, només l'1 % corresponia a Espanya, unes 40.000 EPAC, ocupant el número 9 en el rànquing de la venda d'EPAC europea.

En el document de CONEBI s'apunta que després de diversos anys amb unitats de vendes creixents, més d'un 5 % cada any, el mercat espanyol de bicicletes s'havia estancat i en 2016 les bicicletes venudes només havien crescut un 1 %.

No obstant això, les vendes van créixer en 2016 un 5,28 % en valor a causa de l'augment del preu mitjà en quasi totes les categories de bicicletes.

De fet, és interessant si es miren les xifres de vendes en unitats per categories de bicicleta per a l'any 2016, perquè mentre que "Carretera" (+20 %) i "E-bikes" (+64 %) han crescut molt en unitats venudes, les categories "Mountain bike" (-4 %) i "Kids" (-0,4 %) han baixat.

CONEBI apunta que sembla que les persones ciclistes de muntanya han assimilat els canvis de grandària de les rodes i ara decideixen comprar bicicletes noves, mentre que les noves persones ciclistes arriben a la bicicleta de muntanya des de les *e-bikes*, en què les vendes estan creixent molt.

Les vendes de bicicletes urbanes continuen creixent lentament amb un 5 % per a l'any 2016. CONEBI apunta que Espanya no adopta suficients mesures de promoció del ciclisme urbà per damunt de ciutats com Barcelona, Sevilla o Vitòria.

D'altra banda, en 2016 els detallistes especialitzats en bicicletes (79 %) estaven guanyant quota de mercat respecte a hipermercats (9 %) i cadenes poliesportives (12 %).

Des de l'oferta, en el document de CONEBI s'apunta que el nombre d'empreses va créixer en 2016 tant en proveïdors (16 %) com en detallistes (3 %), la qual cosa va produir un bon efecte en el mercat de treball, en què 2.000 persones van començar a treballar en empreses i botigues relacionades amb la bicicleta.

A escala estatal, AMBE indica per a l'any 2020 que a Espanya s'han venut 1.565.233 bicicletes, la qual cosa suposa un creixement del 24,10 % respecte a l'any anterior.

Per a AMBE el 2020 ha sigut excepcional quant al creixement del sector. La facturació total del sector ha crescut un 39,39 %, arribant a la xifra de 2.607,38 milions. La venda de bicicletes ha crescut un 24 %, superant el milió i mig d'unitats (1.565.233). També el nombre de botigues creix: un 30 % més que en 2019. AMBE apunta que es tracta de les dades més altes des que hi ha registres.

AMBE destaca en 2020 la venda per unitats de bicicletes de muntanya (38,8 %) i d'infants (32,2 %), mentre que les categories de bicicleta que més han crescut en unitats venudes han sigut la bicicleta amb pedaleig assistit elèctricament (48,9 %), la bicicleta urbana (46,4 %) i la bicicleta de carretera (46,3 %).

AMBE apunta que és aquest any 2020 el primer en què l'increment en percentatge de vendes de bicicletes urbanes se situa en el segon lloc amb un creixement del 46,4 %. En 2020 les vendes d'accessoris i components també han crescut de manera espectacular en totes les categories; destaca el creixement en facturació dels components (21,7 %) i el tèxtil (13 %). Malgrat aquestes dades, AMBE creu que encara ens trobem molt lluny del que ocorre en altres països europeus on el mercat es troba més consolidat. Espanya continua sent un mercat amb moltes oportunitats.

Tal com ocorre en la resta de mercats europeus, la bicicleta amb pedaleig assistit elèctricament esdevé la categoria que més creix en percentatge d'unitats venudes i en facturació, sent la primera en valor.

Cal dir que amb aquesta proposta que fa AMBE es desconeix quines bicicletes han sigut incloses en la categoria de bicicleta urbana. Per exemple, no se sap res de la bicicleta plegable o de la bicicleta híbrida (*trekking*), aquesta última també orientada al cicloturisme. Tampoc ofereixen dades sobre la venda de bicicleta de càrrega o familiar. El mercat de les bicicletes de càrrega (*cargo-bikes*) és un mercat emergent, encara que la normativa no ha recollit les condicions bàsiques d'aquesta mena de vehicles. S'espera que es produïsquen canvis per la introducció d'aquests vehicles, tant en la regulació com en el mercat. Ens trobem davant un moment de transició. Hui dia no hi ha tantes patents d'empreses que fabriquen bicicletes de càrrega i la majoria són empreses estrangeres, i en alguns casos les empreses nacionals han de comprar els drets per a poder explotar-les. Encara no hi ha regulació nacional que establisca que alguns dels models de cicles de càrrega poden circular per la via pública, per la qual cosa sovint cal demanar permisos a les administracions públiques.

La venda de bicicletes completes (no de parts o accessoris) es presenta com la primera categoria de producte del mercat ciclista, amb un 45,03 % del valor total del mercat de venda ciclista en 2020. Li segueixen els components per a la bicicleta (30,36 %), el tèxtil (9,25 %), els cascos (4,33 %), el calçat (3,97 %) i les eines (0,99 %). La categoria de producte “*Altres*” suposa un 6,20 % del valor total de vendes.

Cal apuntar que, segons dades de l’Institut Nacional d’Estadística (INE) recollides en l’informe monogràfic *El ciclismo, ante su mayor puerto*, la despesa mitjana anual en bicicleta de les persones era de 148,4 euros en 2019. En 2018 la despesa mitjana va ser de 162,4 euros, en 2017, de 113,2, i en 2016, de 132,9 euros. Només un 5 % de les llars espanyoles inverteix cada any en la compra de bicicletes.

Quant als modes de distribució, AMBE indica per a l’any 2020 que hi ha 2.981 punts de venda, reparació o lloguer de bicicletes. Cosa que suposa un augment de l’1,02 % respecte a l’any anterior.

AMBE distingeix tres canals de distribució: botigues especialitzades, cadenes multiesport i grans superfícies. Les botigues especialitzades han suposat en 2020 el 83 % del volum de vendes, guanyant el 2,89 % de quota de mercat. Li segueixen les cadenes multiesport amb un 10,94 %, perdent el 0,93 % de quota de mercat, i les grans superfícies amb un 6,06 %, perdent l’1,96 % de quota de mercat. AMBE apunta que els tancaments i les limitacions d’espai per la COVID-19 han perjudicat més aquest canal de distribució.

Concretament, a la Comunitat Valenciana es troba Rafael Abad, la botiga de cicles més antiga encara en funcionament d’Espanya. Es va obrir en 1922 i es troba a la ciutat de València.

Cal apuntar també que AMBE no preveu internet com a canal de distribució. Ni diferencia entre grans superfícies d’alimentació i grans superfícies diverses, com es fa a França. L’informe català xifra les vendes per internet prop del 15 %, prenent com a referència dades i diferents estudis a escala europea.

Quant a l’ocupació, AMBE apunta que la xifra total es manté estable. AMBE indica que en els punts de venda en 2020 hi havia ocupades 13.554 persones, la qual cosa suposa una mitjana de 2,39 persones ocupades per punt de venda. També destaca l’increment en un 4,71 % de les persones ocupades en la distribució dels cicles, 610 persones ocupades més. Això ve a compensar la caiguda de l’ocupació en els proveïdors, motivada, principalment,



per la mortalitat de les empreses (menys de 31) i per la reducció de la dimensió mitjana de la plantilla d'aquestes.

Cal remarcar que Espanya es troba entre els països europeus que produeixen menys bicicletes de les que consumeixen. AMBE no recopila dades al respecte.

A escala autonòmica, es poden extraure dades dels resultats facilitats per la Conselleria de Política Territorial, Obres Públiques i Mobilitat referents a les ajudes convocades en 2020 per a l'adquisició o electrificació de bicicletes urbanes i vehicles elèctrics de mobilitat personal. Es pot obtenir informació de quantitat de punts de venda, sol·licituds, així com del seu repartiment en el territori de la Comunitat Valenciana.

Aquestes ajudes es van dirigir concretament a la compra de bicicletes, de bicicletes de pedaleig assistit elèctricament, bicicletes familiars, kits d'electrificació i VMP elèctrics.

A la campanya es van adherir 319 punts de venda, botigues i establiments; 182 a la província de València, 32 a la província de Castelló i 105 a la província d'Alacant. Aquests no són tots els punts de venda que hi ha a la Comunitat Valenciana, però poden oferir-ne un nombre aproximat i una distribució. Una part de la llista d'empreses adherides a les ajudes va servir de base per a l'enquesta feta en el marc de l'elaboració d'aquest estudi, sobretot quant als punts de venda de la província de València.

Encara que la resposta a l'enquesta enviada haja sigut molt baixa, de 132 empreses de distribució i reparació a les quals es va enviar l'enquesta, només 10 han contestat, sí que pot servir per a confirmar algunes de les observacions fetes en el territori valencià.

D'acord amb el que publica AMBE, de totes les activitats del sector econòmic de la bicicleta, la que més quantitat d'empreses agrupa és la del subsector de venda al detall. Aquestes botigues de cicles es troben distribuïdes per gran part del territori valencià. Caldria fer un mapa de la seua distribució per a conèixer la distribució en el territori dels serveis de venda i reparació. En molts casos suposen un referent per a les persones ciclistes no tan sols per a la compra i el manteniment dels cicles, sinó que també són un mitjà d'informació de novetats mecàniques i tecnològiques, així com de normativa, bones pràctiques, rutes i novetats en la xarxa ciclista.

Les 10 empreses que han participat en la consulta que fan l'activitat de venda al detall ofereixen també altres serveis, i totes inclouen el servei de reparació de cicles. De les 10, 6 empreses duen a terme serveis de restauració dels cicles i electrificació d'aquests

i 5 ofereixen altres serveis de venda de cicles i complements de segona mà. En menor quantitat, 2 fan reciclatge de productes ciclistes i 1 fa disseny de cicles de manera artesanal. Altres serveis minoritaris de les empreses participants en l'enquesta són el disseny de cicles de manera artesanal, espai per a l'autoreparació i servei de lloguer de bicicletes.

El servei de disseny de cicles de manera artesanal o a petita escala és destacable pel seu caràcter singular. Les bicicletes personalitzades poden complir amb les preferències de la persona usuària que ja té coneixement de les seues necessitats, és a dir, les bicicletes poden adaptar-se a la diversitat de cada persona. També hi ha projectes d'artesanía en el territori valencià que fan complements per a usar en la bicicleta.

També es vol apuntar la creació de manera artesanal de bicicletes de càrrega. En el territori de la Comunitat Valenciana encara no és molt utilitzat, però tal com s'ha apuntat abans es tracta d'un sector emergent.

A València es desenvoluparà el projecte pilot europeu SCAP<sup>106</sup>, impulsat per l'ECF per a fer les bicicletes de càrrega més accessibles a la ciutadania.

A l'inici de la pandèmia causada per la COVID-19 els serveis de lloguer s'han vist molt afectats per la falta de turisme, per la qual cosa les empreses que tenien serveis de venda i lloguer han pogut compensar la falta d'un servei per l'altre, atés el creixement de les activitats de venda de bicicletes i de reparació durant i després del confinament.

Cal destacar el servei que algunes empreses van dur a terme durant el confinament, per exemple, botigues que van fer costat al personal treballador dels serveis mínims reparant les bicicletes d'aquestes persones.

Així es va iniciar el moviment a través de les xarxes socials: #BicisContraElVirus, #EnBiciContraCOVID19. En tot l'Estat espanyol, aquest moviment va consistir en el fet que empreses de lloguer ciclista, així com botigues i serveis d'aparcament, proporcionaven bicicletes i espais per a guardar-les de manera gratuïta a les persones treballadores dels serveis necessaris.

---

106 «FedEx Sponsored Safer Cycling Advocacy Program Extends to Central Europe», Safer Cycling Advocate Program, 22 abril 2021, <https://safercycling.roadsafetyngos.org/fedex-sponsored-safer-cycling-advocacy-program-extends-to-central-europe/>.

Per això es va sol·licitar per les empreses i algunes administracions, com l'Agència Municipal de la Bicicleta de València, que es consideraren els serveis que donaven com de primera necessitat i que alguns serveis de reparació funcionaren com a servei mínim.

Per a conèixer altres propostes que van sorgir per a fer front a la situació sobrevinguda per la pandèmia de la COVID-19, es poden consultar les propostes de l'Agència Municipal de la Bicicleta de València<sup>107</sup>.

Si s'estudiaren en més profunditat les diferents formes d'adaptació de les empreses a la situació de desproveïment ocasionada per la pandèmia de la COVID-19, es podrien dibuixar les noves línies per a desenvolupar en clau de sostenibilitat i resiliència, especialment en la reducció de la dependència amb les grans cadenes de producció internacionals.

*En una entrevista amb una botiga de bicis al detall, Park Division<sup>108</sup>, una botiga xicoteta amb bicicletes urbanes i especialitzada en BMX, aquesta indica que estudien línies de treball per a ser menys dependents internacionalment i tindre més recursos de components per a cicles en el territori valencià. Però consideren que per a poder dur a terme aquest treball la indústria local hauria de tindre suport financer per part de les administracions.*

### **4.2.3 Mercat ciclista de segona mà**

Per a poder avaluar l'impacte del mercat de segona mà de venda ciclista caldria saber, entre altres coses, la manera d'adquisició de les noves bicicletes i què ocorre amb les bicicletes que s'abandonen, tal com s'indica en l'estudi francès.

Cal apuntar que les modalitats de venda de segona mà poden ser informals, entre persones pròximes o passant per intermediaris com els tallers de reparació, els mercats de segona mà, etc., però la manera més freqüent és la venda en línia.

---

107 «Propostes de Bici davant COVID19», Agència Municipal de la Bicicleta, 16 abril 2020, <http://www.valencia.es/agenciabici/va/noticies/propostes-de-bici-davant-covid19>.

108 «Park Division», s.d., <https://www.parkdivision.es/>.

La consultora Countop va elaborar un informe en 2020<sup>109</sup> que ofereix informació de quines marques s'ofereixen més en aquestes plataformes, en quines regions, a quin preu i en quins models. En aquest informe, en què s'analitzen 3.000 bicicletes de carretera i de muntanya, València ocupa el tercer lloc (2,73 %), per darrere de Madrid (4,77 %) i Barcelona (4,77 %). El preu mitjà de venda està prop dels 1.500 euros, una mica més elevat en carretera (1.515 euros) que en muntanya (1.427) euros.

L'informe de Countop ofereix també dades sobre qui ven en les plataformes en línia analitzades: Tuvalum (46 %), Mil Anuncios (25,23 %), Wallapop (23,97 %) i Bkie (4,8 %). El 83 % de les bicicletes analitzades han sigut venudes per un particular, mentre que només el 17 % de les bicicletes estan en mans de botigues o comerços especialitzats.

Volem apuntar que caldria avaluar quines són les tendències del mercat de segona mà a Europa.

*L'empresa emergent valenciana Tuvalum<sup>110</sup> de compravenda de bicicletes usades en línia s'ha especialitzat en la compra i venda de bicicletes, components i accessoris per a la pràctica esportiva.*

*En una entrevista amb Tuvalum, indiquen que van sorgir per a intentar organitzar de la millor manera les gestions de la compravenda. La bicicleta requereix especialització per a vendre-la, donar millor servei a qui compra i ven, comprovar l'estat de les bicicletes i confirmar amb la policia que les bicicletes no siguen robades.*

*La majoria de les bicicletes que ven Tuvalum són d'alta gamma i esportives, encara que cada vegada més se'n venen també d'urbanes. La majoria de les persones usuàries finals són homes, encara que ens indiquen que en els últims anys han crescut les dones que compren en la seua plataforma; de suposar aproximadament el 10 %, en els últims dos anys han passat a suposar quasi el 25 % dels seus clients.*

*Les millores introduïdes en els anys de funcionament han consistit que en l'actualitat taxen i comproven físicament l'estat de la bicicleta i la reconduïen.*

*Tuvalum també és una plataforma de venda en línia de xicotetes botigues que no poden competir en línia a soles.*

---

109 «Countop 2nd hand bikes» (Countop, s.d.), <https://datastudio.google.com/u/0/reporting/69b2af01-1a70-4d83-893c-fe2a-7cee9623/page/lhpNB>.

110 «Tuvalum, compraventa de bicicletas segunda mano», consulta 3 maig 2022, <https://tuvalum.com>.

*Inicialment, per a crear la línia de negoci, van beure d'empreses en funcionament com algunes estatunidenques de compravenda de cotxes. Amb la COVID-19, encara que inicialment van pensar que haurien de tancar, van decidir treballar perquè això no ocorreguera i van trobar una oportunitat en el fet que les botigues van estar tancades físicament. Van fidelitzar les botigues eliminant comissions i es van introduir en el mercat francès. Després del boom de venda de bicicletes i les parades de fàbrica, la venda de segona mà va créixer.*

*En l'actualitat, el seu major mercat és Espanya, però a curt termini estan treballant per arribar a França i Portugal. Durant 2021 van vendre en 11 països de la Unió Europea i el seu objectiu a més llarg termini és ser un referent en tot el mercat europeu. També tendeixen a deixar de ser marketplace i passar principalment a l'e-commerce. En l'actualitat això suposa només el 10 %. Una altra línia de futur és potenciar la relació amb les botigues.*

*D'altra banda, l'empresa ha introduït mesures dirigides a la millora ambiental amb el mesurament de petjada de carboni i posant a la disposició del seu personal bicicletes perquè siguin el vehicle d'empresa.*

## **4.3 Lloguer ciclista incloent-hi serveis de bicicleta pública**

En aquest apartat s'estima l'impacte econòmic del lloguer de curta, mitjana i llarga duració, incloent-hi els serveis de bicicleta pública oferits per les administracions locals.

### **4.3.1 Serveis de bicicleta pública**

A partir de les dades extretes del web de l'Observatori de la bicicleta pública d'Espanya<sup>111</sup>, última actualització per a l'any 2018, i del document *Análisis de los sistemas de bicicletas compartidas en España. Sistemas públicos. Informe extendido. Observatorio de la bicicleta pública en España para la Red de Ciudades por la Bicicleta. 1 marzo 2019*<sup>112</sup> s'ha elaborat la taula 19.

---

111 «Observatorio de la Bicicleta Pública en España | OBPE», s.d., <https://bicicletapublica.es/>.

112 Observatorio de la Bicicleta Pública en España, «Análisis de los sistemas de bicicletas compartidas en España Sistemas públicos. Informe extendido» (Red de Ciudades por la Bicicleta, març 2019), <https://www.ciudadesporlabicicleta.org/wp-content/uploads/2019/03/Estudio-bicicleta-compartida-en-Espa%C3%B1a-2019-Sistemas-con-Estaciones-Informe-extendido.pdf>.

**Taula 19. Sistemes de bicicleta pública a la Comunitat Valenciana**

Província	Municipi	Nom del sistema	Qui explota?	Des de	Final	Estacions	Bicicletes	Bicicletes /10.000 persones
<b>Castelló</b>	Castelló de la Plana	Bicicas	—	2008	—	59	520	30,4
	Vila-real	Bicivila't	ITCL BICICARD	2009	—	8	17	3,4
<b>València</b>	Alboraia	Xufabike MIBISIVALENCIA*	MOVUS MIBISI	2017	—	114	750	23,1
	Burjassot	Burjabike	MOVUS MIBISI	2010	2016	—	—	—
	Catarroja	Catarroda	—	2007	2021	—	—	—
	Gandia	Saforbici	LaBici	2009	—	45	600	81,3
	Godella	Gobici	—	2010	2016	—	—	—
	Mancomunitat del Carraixet (Bonrepòs i Mirambell, Alfara del Patriarca, Foios i Vinalesa)	Carraixet en bici MIBISIVALENCIA*	MOVUS	2021	—	114	750	23,1
	Mancomunitat de l'Horta Sud (Alaquàs, Aldaia, Quart de Poblet, Xirivella)	Horta Sud MIBISIVALENCIA*	MOVUS MIBISI	2009	—	114	750	23,1
	Mancomunitat de la Ribera Alta (Alzira)	Ambici	—	2009	2016	—	—	—
	Meliana	BiciMeliana MIBISIVALENCIA*	MOVUS MIBISI	2019	—	114	750	23,1
	Mislata	BiciMislata MIBISIVALENCIA*	MOVUS MIBISI	2014	—	114	750	23,1
	Moncada	Moncabici	—	2011	2015	—	—	—
	Ontinyent	Ontibici***	MOVUS MIBISI	2021	—	4	57	15,9
	Paiporta	Bikeporta	—	2009	2015	—	—	—
	Paterna	Bicipaterna	MOVUS MIBISI	2009	—	—	—	—
	San Antonio de Benagéber	BiciSab MIBISIVALENCIA */***	MOVUS MIBISI	2021	—	114	750	23,1
	Torrent	TorrentBici MIBISIVALENCIA*	MOVUS MIBISI	2009	—	114	750	23,1
València	Valenbici	JCDecaux	2010	—	276	2750	34,7	
<b>Alacant</b>	Alacant	Alabici	—	2010	2014	—	—	—
	Altea	Bicialtea**	LaBici	2012	—	35	300	33,5
	Benidorm	Bicidorm**	LaBici	2010	—	35	300	33,5
	Campello, el	Bicicamp	—	2009	2013	—	—	—
	Dénia	Denibici	—	2007	2018	—	—	—
	Elx	BiciElx	MOVUS MIBISI	2010	—	42	345	15
	Novelda	Novelbici	—	2009	2016	—	—	—
	Sant Joan d'Alacant	Sant Joan Visc en Bici	—	2009	2012	—	—	—
	Sant Vicent del Raspeig	BiciSanVi	MOVUS MIBISI	2007	—	14	115	19,5

Font: elaboració pròpia.

\*sistema que forma part del sistema integral MIBISIVALENCIA

\*\*sistema que forma part del sistema integrat Bicialtea/Bicidorm

\*\*\*sistema amb bicicletes elèctriques

Segons dades extretes del web de l'Observatori de la bicicleta pública a Espanya en 2018, a la Comunitat Valenciana romanien en funcionament 14 dels 24 serveis implementats des de l'any 2007. En l'actualitat són 9 els sistemes en funcionament i 22 els municipis que disposen d'un sistema de bicicleta pública, només un 4 % del total de municipis valencians.

D'una banda, els sistemes de l'àrea de transport metropolità de València han sigut units i funcionen amb un sistema integrat MIBISIVALENCIA<sup>113</sup>. És a dir, s'intercanvien persones usuàries i bicicletes entre els municipis. També hi ha 8 estacions a la ciutat de València per a facilitar la intermodalitat. Encara que el servei siga integrat, cada municipi manté la seua identitat (nom, lloc web, etc.). Ara mateix pertanyen al sistema integrat: Xufabike, Bicimeliana, Bicimislata, Mancomunitat l'Horta Sud en Bici, Bicisab i Torrentbici. També s'ha inclòs últimament en aquest sistema integrat el sistema que gestiona el servei de la Mancomunitat del Carraixet (Alaquàs, Aldaia, Quart de Poblet, Xirivella). Llavors, tal com s'indica en el document *Análisis de los sistemas de bicicletas compartidas en España. Sistemas públicos. Informe extendido. Observatorio de la bicicleta pública en España para la Red de Ciudades por la Bicicleta. 1 marzo 2019*, es considerarà aquest com un sol sistema. Tot i que el fet de funcionar com a sistema integrat el faça més eficient, també es tracta d'un sistema deficitari.

Recentment s'han introduït a la Comunitat Valenciana dos sistemes amb bicicletes elèctriques a Ontinyent (OntiBici) i San Antonio de Benagéber (BiciSab), i a Paterna està anunciat el nou servei però encara no està en funcionament. A la Comunitat Valenciana tots els sistemes són de bicicletes mecàniques excepte aquests dos nous sistemes i el sistema de Castelló de la Plana (BiciCas), que és mixt (des de l'any 2019 s'han incorporat bicicletes elèctriques al servei).

L'empresa valenciana MOVUS<sup>114</sup> és l'empresa que més serveis gestiona a la Comunitat Valenciana. També s'indica en el document que els sistemes Bicialtea i Bicidorm s'han combinat en un sol sistema.

La mitjana de bicicletes públiques a la disposició de la població, segons l'Observatori de la bicicleta pública per a l'any 2020, és d'1,1 bicicletes/1.000 habitants quant als sistemes

---

113 «MIBISI Servicio Metropolitano de bicicleta pública de Valencia», consulta 3 maig 2022, <https://www.mibisivalencia.es/>.

114 «MOVUS Soluciones sostenibles para movilidad urbana», s.d., <https://www.movus.es/>.

de les ciutats OBS2020. La mitjana de bicicletes públiques dels 9 sistemes operatius a la Comunitat Valenciana és de 2,8 bicicletes/1.000 habitants.

Segons l'informe, a Espanya el 86 % dels sistemes indiquen que el tipus de gestió amb el qual funcionen és indirecta privada. El 9,3 % funciona amb gestió directa pública i el 4,7 % funciona amb gestió privada respectivament. I dels sistemes que funcionen per gestió indirecta, el 70,6 % tenen contractes de gestió de serveis públics o contractes de serveis. A la Comunitat Valenciana tots els sistemes funcionen amb gestió indirecta privada.

L'informe inclou dades sobre les finances del 69,8 % dels sistemes analitzats. D'aquests, només el 16,7 % indiquen que cobreixen les pèrdues i un 83,3 % van indicar que el sistema requereix finançament extern. En l'informe s'indica que el cost dels sistemes varia entre 300 euros i 5.000 euros per bicicleta i any amb una mitjana de 1.520 euros, per a bicicletes mecàniques. Aquest cost varia segons el grau d'electrificació dels sistemes. El cost també varia segons la dimensió dels sistemes, el tipus de contracte i la ràtio entre el nombre d'habitants i el nombre de bicicletes.

En el marc de la consulta feta a administracions públiques valencianes per a aportar algunes dades pròpies a aquest document, l'Ajuntament de Sant Vicent del Raspeig indica que el servei de bicicleta pública té una despesa fixa anual de 40.000 euros. En 2021 la despesa va ser de 49.000 euros. A més, durant el període analitzat 2018-2021 l'ajuntament apunta que cal tindre en compte els 40.000 euros emprats en la compra de bicicletes i en la millora del sistema de préstec. El cost del sistema per bicicleta i any en aquest període ha sigut de 347 euros.

D'altra banda, l'Ajuntament d'Elx apunta un cost del servei de 384.513 euros per a l'any 2018, 406.984 euros per a l'any 2019, 356.666 per a l'any 2020 i 241.721 per a l'any 2021, fins al tercer trimestre. El cost d'ampliació de noves estacions i bicicletes va ser de 45.401 euros per a l'any 2018, 34.090 euros per a l'any 2019 i 104.125 euros per a l'any 2021. El cost del sistema per bicicleta i any en aquest període ha sigut de 1.007 euros.

Com ja s'ha vist, a la Comunitat Valenciana comencen a introduir-se les bicicletes elèctriques en els sistemes de bicicleta pública. Quant als sistemes de free-floating que van començar a proliferar en 2017 a Espanya, no hi ha constància que arribaren a instal·lar-se a la Comunitat Valenciana.



*L'empresa valenciana MOVUS gestiona per a 12 municipis de l'àrea metropolitana de València el servei conjunt de bicicleta compartida MIBISIVALENCIA. També gestiona BICISANVI a Sant Vicent del Raspeig, BICIELX a Elx i des de 2021 ONTIBICI a Ontinyent i BiciSab a San Antonio de Benagéber, on dona servei amb bicicletes elèctriques, el primer a la Comunitat Valenciana.*

*Aquesta empresa destaca per donar servei conjunt en municipis de l'àrea metropolitana. Aquest servei té estacions dins de la ciutat de València, municipi principal de l'àrea metropolitana, i no inclòs en el servei dels 12 municipis de l'àrea metropolitana, d'aquesta manera han solucionat la connexió entre els serveis metropolitans i Valenbisi.*

*En la entrevista amb l'empresa indiquen que, pensant en les línies de futur, estan tractant d'introduir novetats empresarials en la mobilitat amb bicicleta, com el bikesharing d'última generació i altres tipus de sharing d'altres usos. També treballen per a arribar a altres països de la Unió Europea, especialment en les àrees metropolitanes.*

En l'estudi francès s'estima el mercat dels sistemes públics de bicicleta a Europa en 400 milions d'euros i a França en 80 milions d'euros.

Un dels objectius dels serveis de bicicleta compartida és normalitzar l'ús de la bicicleta a la ciutat, per això una de les tendències dels últims anys en altres països europeus és el servei de bicicleta compartida amb bicicletes de càrrega o la introducció de cadiretes o altres complements en la bicicleta que faciliten transportar productes o persones. Actualment, a Alemanya hi ha 145 ciutats amb servei de bicicleta de càrrega compartida<sup>115</sup>.

### **4.3.2 Serveis de lloguer de llarga duració**

Els serveis de lloguer de llarga duració poden ser tant d'iniciativa pública com privada. En l'estudi francès es parla d'aquests serveis impulsats per les administracions locals com a alternativa als serveis de bicicleta pública en municipis menys densos.

---

115 <https://www.cargobike.jetzt/tipps/staedteliste-sharing-systeme/>

No obstant això, també han tingut èxit als Països Baixos, amb l'empresa Swapfiets<sup>116</sup>, que lloga bicicletes per mesos. Aquesta empresa està també ara oferint el seu servei al Regne Unit.

A Espanya no hi ha exemples de serveis de lloguer de llarga duració pública, i a la Comunitat Valenciana els serveis privats acaben d'arribar a la ciutat de València de la mà de l'empresa catalana Kleta<sup>117</sup>.

*L'empresa catalana Kleta, amb seu a València, ofereix un servei de subscripció de bicicleta en què aconseguir una bicicleta o bicicleta amb pedaleig assistit elèctricament, amb el manteniment de la bicicleta inclòs en el pla bici i una garantia antirobatori de bicicleta. És l'única empresa a la Comunitat Valenciana que du a terme aquest servei.*

*El servei es dirigeix a residents de la ciutat, que en la seua majoria són tant homes com dones, i el lloguer de bicicleta urbana que ofereix és de llarga duració. Les persones que utilitzen aquest servei solen llogar la bicicleta per un període mitjà d'uns 13 o 14 mesos.*

*Indiquen des de l'empresa que s'intenta que les persones usuàries experimente els beneficis de la bicicleta sense ser-ne propietari.*

*Aquest tipus de servei s'ofereix en països on s'usa la bicicleta molt i el seu objectiu és ampliar el servei a altres ciutats d'Espanya a més de Barcelona i València, on ja funcionen. El servei és de creació recent. L'empresa va sorgir a Barcelona en 2020 i va ampliar la seua activitat a València en 2021.*

*També treballen per a millorar la tecnologia i millorar l'experiència de la persona usuària amb una aplicació que recomane rutes i que concedisca recompenses d'altres serveis.*

### **4.3.3 Serveis de lloguer de duració mitjana i curta**

Aquest mercat de marcat caràcter privat resulta més difícil d'avaluar que el mercat públic a causa de la diversitat de formes de lloguer ciclista de mitjana i curta duració associades normalment al ciclisme d'oci i turístic. Les empreses acostumen a oferir aquests serveis

---

116 «Swapfiets - Your bike for a fixed monthly fee.», s.d., <https://swapfiets.de/en>.

117 «Kleta | Suscripción de Bicicletas», Kleta, consulta 3 mayo 2022, <https://www.kleta.com/es/>.

en punts determinats de la geografia, on existix aquesta demanda (centre de ciutats, parcs i vies verdes, etc.).

En la consulta llançada en el marc de l'elaboració d'aquest estudi, de les 5 empreses de lloguer ciclista que han participat en l'enquesta realitzada, totes han indicat disposar de bicicletes urbanes, algunes hi afegien bicicletes elèctriques i fins i tot bicicletes per a la infància.

Tres de les empreses participants indiquen que les bicicletes que utilitzen per al lloguer tenen un cicle de vida útil d'entre 1 i 2 anys; altres dues empreses indiquen cicles de vida superiors, entre 2 i 4 anys, i l'altra més de 4 anys.

Respecte a l'ús de les persones que requereixen el servei de lloguer, la duració mitjana del lloguer de bicicletes, per a 3 de les empreses que han contestat, sol ser d'un dia, encara que una indica tindre usos d'una duració aproximada d'una setmana i una altra d'un any.

Les empreses indiquen que les persones que lloguen les bicicletes procedeixen de països europeus, com Països Baixos, Bèlgica, Alemanya, el Regne Unit, França i Itàlia, però també d'altres regions d'Espanya i de la Comunitat Valenciana, encara que no és tan comú.

Durant els mesos de 2020, amb les empreses tancades, algunes d'aquests comerços de lloguer van cedir bicicletes a persones que normalment no les usaven, però que les necessitaven per a desplaçar-se per la ciutat quan el servei de bicicleta compartida estava tancat.

Així es va iniciar el moviment a través de les xarxes socials: #BicisContraElVirus, #EnBiciContraCOVID19 que s'ha esmentat abans.

## 4.4 Estructures associatives, federatives i esdeveniments

En aquest apartat es farà una aproximació a l'impacte econòmic de les pràctiques quotidianes, d'oci i esportives, a través de les activitats dels clubs i de les associacions ciclistes.

L'impacte econòmic de la pràctica quotidiana ciclista està relacionat amb l'impuls de les associacions ciclistes. Algunes d'aquestes associacions promociónen l'ús de la bicicleta des de fa més de trenta anys, com és el cas de València en Bici-Acció Ecologista Agró<sup>118</sup>.

La Coordinadora Estatal en Defensa de la Bicicleta (ConBici), integrada en l'actualitat per 69 associacions ciclistes en tota Espanya, compta a la Comunitat Valenciana amb 9 associacions. Aquestes es distribueixen en el territori de la següent manera: 6 associacions a la província de València (Aula de la Bici, Bici es Vida, Mas Rodamons, Ontinyent en Bici, Soterranya i València en Bici-Acció Ecologista Agró), 1 associació a la província de Castelló (Castelló en Bici) i 2 associacions a la província d'Alacant (Alacant en Bici, Elx en Bici-Margalló-Ecologistes en Acció).

En el marc de la consulta feta per a aquest estudi, l'enquesta va ser enviada a les 9 organitzacions ciclistes presents en el territori valencià adherides a la coordinadora estatal ConBici, de les quals només han contestat quatre: Castelló en Bici, Alacant en Bici, Soterranya a Torrent i l'Aula de la Bici a València.

Hi ha hagut respostes heterogènies entre les organitzacions que hi han participat. Respecte a les persones associades, 2 de les associacions tenen entre 20 i 30 persones associades, les altres 2 en tenen més de 50. Quant al gènere, 2 de les empreses tenen més dones entre les persones associades que homes, sent d'un 90 % la xifra en una de les organitzacions. En canvi, en les que tenen menys de la meitat de dones el percentatge és molt baix, 20 dones per 53 homes en una i 3 dones per 12 homes en l'altra. Pel que fa a l'edat, només una ens indica que compten amb persones joves associades.

Quant a la quota de les persones associades, una de les organitzacions indica no tindre cap quota; les altres apunten xifres que van de 10 a 12 euros anuals.

---

118 «València en Bici-Acció Ecologista Agró», València en Bici - Acció Ecologista Agró, s.d., <https://valenciaenbici.org/>.

L'àrea d'influència en 3 de les organitzacions és el municipi on tenen la seu; una d'aquestes treballa també en la comarca. Totes fan d'alguna manera treball en xarxa a escala autonòmica i nacional.

Quant als pressupostos del període analitzat 2018-2021, 2 de les organitzacions indiquen no rebre cap subvenció, però les altres 2 indiquen haver rebut alguna subvenció; una d'aquestes tots els anys rep subvenció. La mitjana dels ingressos dels últims quatre anys ha variat per a les organitzacions que han contestat. Han apuntat, respectivament, 425 euros, 150 euros, 8.500 euros i 15.000 euros com a mitjana anual d'ingressos.

Les activitats que les organitzacions fan són, entre altres, massa crítica, bicifestacions, ciclorutes, tallers de mecànica, documentals de bici, xarrades, tallers de mobilitat, tallers socials, voluntariat, educació ambiental, treball social comunitari, cursos per a aprendre a anar en bici, curs En Bici al Treball, cursos d'habilitat i cursos de circulació.

La mitjana anual de persones participants en les activitats anuals és, respectivament, de 500, 875, 120 i 80. En 3 de les associacions la meitat o menys de les persones participants en les activitats són dones; en canvi en una de les organitzacions les dones són pràcticament el 90 %. Respecte a l'edat de les persones participants, només una organització indica un perfil més divers. En la resta participen més persones adultes que joves o infància.

La duració de les activitats està entre les 3 i les 5 hores. Només una organització indica alguna pernoctació, però només suposen el 10 % de les seues activitats. En referència a les aplicacions utilitzades en les eixides, s'esmenten Strava i Wikiloc.

Quant a l'impacte econòmic de la pràctica esportiva, el pressupost de l'FCCV no està accessible en la informació esportiva publicada en el seu web. En aquest espai es poden consultar els comptes anuals de la federació per a l'any 2019. També es poden consultar les subvencions de la Generalitat i altres subvencions rebudes per als anys 2021 i 2020.

En la publicació sobre els comptes anuals<sup>119</sup> per a l'any 2019 s'indica que l'FCCV ha obtingut en l'exercici 2019 un saldo positiu (guanys) després d'impostos de 61.033 euros. Els ingressos federatius són lleugerament superiors als obtinguts durant l'exercici 2018

---

119 «Cuentas Anuales 2019» (Federació de Ciclisme de la Comunitat Valenciana, 2019), [https://yosoyciclista.s3.amazonaws.com/documentos/smartweb/menu/1471/doc\\_60a4e32d80f605\\_25814436\\_20210519120927948.pdf](https://yosoyciclista.s3.amazonaws.com/documentos/smartweb/menu/1471/doc_60a4e32d80f605_25814436_20210519120927948.pdf).

(+9,09 %), mentre que els ingressos provinents de subvencions (+838,71 %) i patrocinis (58,8 %) d'organismes oficials han augmentat considerablement respecte al mateix any.

El total dels ingressos de l'exercici 2019 en termes comparatius a l'exercici 2018 es poden consultar en la taula 20. Quant a les despeses, aquestes han augmentat moderadament respecte a l'exercici anterior.

Les partides més significatives de les despeses de l'exercici 2019 en termes comparatius a l'exercici 2018 es poden consultar en la taula 21.

**Taula 20. Ingressos de l'FCCV per a l'any 2019**

<b>Concepte</b>	<b>2018</b>	<b>2019</b>	<b>Variació</b>
Ingressos federatius	1.100.000	1.200.000	+9,09%
Subvencions	31.000	291.000	+838,71%
Patrocinadors	17.000	27.000	+58,8%
Extraordinaris	0	0	0%
Financers	500	100	-80 %

Font: FCCV.

**Taula 21. Despeses de l'FCCV per a l'any 2019**

<b>Concepte</b>	<b>2018</b>	<b>2019</b>	<b>Variació</b>
Aprovisionaments	700	65.000	+9.185,71%
Lloguers	9.590	4.100	-133,90%
Serveis professionals	17.630	29.290	+66,14%
Reparacions	11.810	14.550	+23,20%
Primes de segurs	581.150	591.340	+1,75%
Serveis bancaris	2.480	3.740	+50,80%
Personal	192.260	242.480	+26,12%
Publicitat	22.050	14.160	-35,78%
Altres despeses	123.430	130.890	+6,04%
Esportistes	283.460	338.740	+19,50%

Font: FCCV.

**Taula 22. Subvencions de la Conselleria d'Educació, Cultura i Esport destinades a les pràctiques ciclistes per a l'any 2020 i 2021**

Concepte	2020	2021
Adquisició de material immobilitzat, programa de tecnificació esportiva	5.114	5.114
Foment de l'esport federat i programa de tecnificació		
Programa I. Gestió i funcionament	32.817	24.361
Programa II. Activitats esportives	10.222	14.372
Subvencions nominatives	222.222	8.000*
Seleccions de la Comunitat Valenciana en els campionats d'Espanya	—	10.769
Esdeveniments especials	—	30.800

Font: FCCV.

\*Només està publicada la subvenció nominativa a l'FCCV per a l'organització de l'esdeveniment: Volta Ciclista Província de València.

Les subvencions de la Conselleria d'Educació, Cultura i Esport destinades a les pràctiques ciclistes per a l'any 2020 i 2021 es poden consultar en la taula 22.

Ja s'ha vist que la pràctica esportiva en el si de l'FCCV és molt masculina, la qual cosa vol dir que aquesta inversió beneficia més persones del gènere masculí que del femení o d'altres. Sobre els esdeveniments especials subvencionats per la Conselleria d'Educació, Cultura i Esport, hi ha proves femenines i de ciclisme adaptat, però la majoria corresponen a proves masculines<sup>120</sup>.

Quant a les dades publicades sobre les despeses del Centre de Tecnificació Esportiva (CTE), aquestes ascendeixen en 2021 a 52.282 euros en concepte de personal tècnic, despeses per a entrenaments o concentracions i altres despeses.

D'altra banda les despeses del programa Aula ciclista per a l'any 2021 ascendeixen a 251.650 euros, dels quals 250.000 euros estan pagats per la Conselleria d'Educació, Cultura i Esport i 1.650 estan pagats per l'FCCV. En 2020 les despeses van ascendir a 200.159 euros.

120 «RESOLUCIÓ de 6 d'agost de 2021, del director general d'Esport, per la qual es resol la convocatòria de subvencions destinades a l'organització d'esdeveniments esportius especials a la Comunitat Valenciana per a l'any 2021» (s.d.), [https://dogv.gva.es/datos/2021/08/19/pdf/2021\\_8668.pdf](https://dogv.gva.es/datos/2021/08/19/pdf/2021_8668.pdf).

En 2021 la subvenció de l'Àrea de Benestar Social de la Diputació de València destinada a l'FCCV per al manteniment de les federacions esportives, com a ajuda extraordinària durant la pandèmia COVID-19, ha sigut de 22.951 euros.

També el Servei d'Esports de l'Ajuntament de València va concedir 8.115 € a l'FCCV dins de les mesures adoptades per a la gestió de la pandèmia COVID-19 per a la temporada 2020-2021.

Les ajudes concedides en 2021 als clubs de l'FCCV de la Fundació Trinidad Alfonso dins del programa Activate Clubs ascendeixen a 46.480 €. En 2020 van ser 41.125 €.

La Diputació d'Alacant va concedir a l'FCCV 4.500 euros per a l'organització del Trofeu d'Escoles de Ciclisme-Diputació d'Alacant.

La Diputació de València ha destinat en 2020 i 2021 30.000 euros per a l'organització de la Volta Ciclista a València Elitesub23 Masculina. AON Iberia Correduría de Seguros y Reaseguros, S.A.U., que va concedir 8.000 euros per a aquesta prova en 2021.

En l'informe *El ciclismo, ante su mayor puerto* es destaca la Mediterranean Epic Gran Fondode Castelló com una de les principals proves populars de ciclisme a l'Estat espanyol en la modalitat de bicicleta de muntanya. En la prova, en què es recorren 242 km, participen una mitjana de 600 persones. Patrocinen aquesta prova la Fundació Trinidad Alfonso, Rotor, El Corte Inglés, Orbea, Mercedes, Kächer i Gobik.

D'altra banda, es pot avançar que l'impacte econòmic de la pràctica d'oci de l'excursió és molt baix, com veurem en l'apartat del cicloturisme. A la Comunitat Valenciana no hi ha dades sobre els vials no motoritzats i les vies verdes a partir de les persones que fan pràctiques d'oci.

## 4.5 Altres actors

Dins dels actors que estan generant activitats emergents en l'economia ciclista a la Comunitat Valenciana es parlarà de l'aprenentatge i de la formació ciclista, de l'aparcament ciclista i de la reutilització de components.

Per contra, a la Comunitat Valenciana no hi ha oficines d'estudis en l'àmbit de l'enginyeria del transport o de la mobilitat. Són estudis en l'àmbit de l'enginyeria i l'arquitectura els



que han desenvolupat aquestes tasques. Dels PMUS analitzats en el document, són pocs els plans que han sigut redactats de manera exclusiva per empreses valencianes.

Tres de les empreses participants en la consulta feta en el marc d'elaboració de l'estudi han indicat treballar en el subsector més dirigit a la planificació, gestió i execució d'infraestructura ciclista i similars. Dues d'aquestes tenen un percentatge de treball superior al 50 % en serveis de bicicleta.

Quant a empreses emergents ciclistes, es troba l'empresa accelerada al centre d'innovació de Las Naves Mobility Data Driven<sup>121</sup>, que ha dissenyat un pàrquing tancat que funciona amb un aplicatiu. També a la Comunitat Valenciana es troba Mobility Innovation VLC<sup>122</sup>, liderat pel Clúster d'Automoció de la Comunitat Valenciana (AVIA) i Mobility Hub Startup València, de l'associació Startup València<sup>123</sup>.

A la Comunitat Valenciana no hi ha centres de referència de la bicicleta. A Barcelona en 2019 es va instal·lar el clúster BiciHub<sup>124</sup>, que es defineix com una incubadora d'idees i d'aliances per a la implementació de la mobilitat sostenible amb bicicleta a través del model cooperatiu i del teixit social. Més enllà d'aquest cas, a l'Estat espanyol no hi ha cap altre clúster d'innovació ciclista.

#### **4.5.1 Aprenentatge i formació ciclista**

Els serveis de formació ciclista urbana són molt comuns en molts països d'Europa. El programa anomenat Bikeability<sup>125</sup> del Regne Unit, que inclou diferents activitats amb nivells d'habilitat per a tots els grups de la societat, ha sigut el referent per a moltes organitzacions a l'Estat espanyol a l'hora de professionalitzar el seu treball.

A Espanya ha sigut creada recentment una organització que coordina empreses i entitats de formació en ciclisme urbà, Factoría de Ciclistas<sup>126</sup>. L'objectiu d'aquesta organització és assegurar que s'oferisca una formació de qualitat amb instructors i instructoras formats, com a garantia d'unes bones pràctiques professionals.

---

121 «Data Driven Mobility», Las Naves, s.d., <https://www.lasnaves.com/collab/data-driven-mobility/?lang=es>.

122 «Mobility innovation VLC», s.d., <https://mobilityinnovationvlc.com/>.

123 «Hubs Startup Valencia», Startup Valencia, s.d., <https://startupvalencia.org/es/hubs/>.

124 «Bicihub Barcelona», bikeab, s.d., <https://bicihub.barcelona/>.

125 «Bikeability. Cycle training for everyone delivering better and safer training», s.d., <https://www.bikeability.org.uk/>.

126 «1Bici+», s.d., <https://unabicimas.com/>.

Factoría de Ciclistas junt amb ConBici treballen en aquest moment per a l'expansió de cursos de circulació urbana. Han creat en comú un mètode estandarditzat per a Espanya, denominat "1 BICI +", de cursos de formació ciclista urbana per a dotar les persones que hi participen dels coneixements, les habilitats i la confiança que els permeten incrementar la seua seguretat i decidir-se a usar la bicicleta com a mitjà de transport quotidià.

L'organització Factoría de Ciclistas està integrada per entitats amb una enorme experiència en la promoció i educació en l'ús de la bicicleta. De la Comunitat Valenciana, en aquests moments, només forma part de l'organització l'entitat Aula de la Bici<sup>127</sup>. No obstant això, sense pertànyer a Factoría de Ciclistas, algunes organitzacions de ciclisme urbà fan també activitats en algunes ciutats de la comunitat, com Castelló en Bici i Ontinyent en Bici, entre altres organitzacions. I s'han fet cursos també a Alacant.

Des de l'àrea de formació de ConBici indiquen que hi ha una gran necessitat de comptar amb persones formadores, dinamitzadores i expertes en ciclisme, tant orientades a la iniciació a la bicicleta en centres escolars com a programes de transport al treball, campanyes municipals de promoció de la bicicleta, treballs de gestió en agències municipals de la bicicleta, etc.

Si s'observen les dades que publica Bikeability al Regne Unit, podríem tindre una percepció del potencial d'aquest subsector del ciclisme. Bikeability és el programa nacional de formació en cicles del Govern d'Anglaterra i està en funcionament des de l'any 2005. A desembre de 2020 el programa compta amb 2.178 persones instructores de ciclisme urbà, 250 proveïdors i un 44 % dels xiquets i les xiquetes de 6é de Primària a Anglaterra que reben entrenament de ciclisme. Bikeability Trust<sup>128</sup>, que existeix per a enfortir el programa Bikeability, per a promoure'n els beneficis i maximitzar-ne l'impacte, té 24 persones ocupades en l'organització.

Per això, ConBici ha desenvolupat propostes per al reconeixement de noves ocupacions ciclistes, perquè hi haja un espai en la Formació Professional per a l'educació viària ciclista, diferent de l'esportiva, i per a establir les bases d'una possible qualificació professional de *formació ciclista* amb competències en formació, dinamització i gestió ciclista urbana o quotidiana. Es tracta d'aconseguir més persones formades per a dissenyar, implementar, avaluar i assessorar programes d'aprenentatge i foment de l'ús de la bicicleta com a

---

127 «Últimas publicaciones. Auladelabici», s.d., <https://www.auladelabici.org/>.

128 The Bikeability Trust, «Home», The Bikeability Trust, s.d., <https://bikeabilitytrust.org/>.

mètode de desplaçament habitual, i estratègies i estructures que ho facen possible, com a via cap a la sostenibilitat.

*L'organització Aula de la bici treballa des de fa més de 10 anys en la realització d'activitats de diferents nivells formatius d'aprenentatge de ciclistes urbans. S'organitzen activitats tant per a persones individuals com per a empreses o administracions públiques, acompanyant les necessitats de l'ampli col·lectiu de persones que volen utilitzar la bicicleta com a mitjà habitual de transport i promovent-ne l'ús. A més de col·laborar en formació, ho fan també en treballs de comunicació, promoció i investigació sobre la bicicleta.*

*En una entrevista amb AULA DE LA BICI, indiquen que els objectius de futur són ampliar encara més la diversitat de persones a què arribem amb els cursos, que en són moltes, però volen aconseguir la universalització. L'últim projecte desenvolupat amb la Conselleria de Territori, #EnBIClalaUNI, es dirigeix a personal de la comunitat universitària, tant PAS, PDI com estudiants.*

*Enguany iniciaran un projecte dirigit a dones, BICIS DIVERSES, gràcies al finançament de la Regidoria d'Igualtat de l'Ajuntament de València, amb l'objectiu de reduir la bretxa de gènere en l'ús de la bicicleta a València i que més persones usen la bicicleta en les seues diferents etapes de la vida. Entre altres activitats hi ha un taller per a provar diferents bicis de càrrega per a portar-hi els infants i transportar-hi càrrega, així com un taller de Bicifamily, per a aprendre a circular amb confiança en grups d'adults i infància.*

*El repte de futur més important és aconseguir la professionalització del sector de formació ciclista. Fan formació a nous formadors i formadores i col·laboren en el treball a escala nacional d'un full de ruta per a la implementació estatal, regional i municipal de formació ciclista quotidiana, adaptada als diferents grups poblacionals, a través de la metodologia estandarditzada "1 Bici +".*

*També treballen en xarxa per a impulsar noves qualificacions professionals sobre la formació i promoció de la bicicleta com a mitjà de desplaçament habitual. Han proposat amb Factoria de Ciclistas i CONBICI qualificacions professionals.*

En l'actualitat la formació sobre els cicles té les següents qualificacions professionals vinculades.

Dirigida a usos ciclistes d'oci i esportius, en 2005 es va aprovar la qualificació professional "Guia per itineraris amb bicicleta" que desenvolupa la seua activitat professional en l'àrea de gestió de serveis d'esports, oci i turisme, dedicada a guiar persones usuàries per itineraris amb bicicleta. A la Comunitat Valenciana hi ha 3 centres que ofereixen aquesta titulació<sup>129</sup>.

La professió de mecànic de cicles disposa a Espanya d'una Formació Professional vinculada des de maig de 2021 amb la qualificació professional "Manteniment de bicicletes i vehicles de mobilitat urbana i personal"<sup>130</sup>. A la Comunitat Valenciana encara no s'ofereix aquesta titulació<sup>131</sup>.

AMBE apunta que actualment el mecànic de cicles és la figura més buscada del mercat ciclista.

També s'ha aprovat l'any 2021 una nova titulació "Tècnic superior en Formació per a la Mobilitat Segura"<sup>132</sup>, però no incorpora al·lusions directes a la bicicleta o altres mitjans actius i en canvi fa directament al·lusions a l'automòbil i al trànsit. A la Comunitat Valenciana encara no s'ofereix aquesta titulació.

#### **4.5.2 Estacionament ciclista tancat o de llarga duració**

D'acord amb les dades de l'últim *Baròmetre de la bicicleta de l'RCxB per a l'any 2019*, entre els principals inconvenients d'anar amb bicicleta per la ciutat les persones consultades indiquen el risc de robatori (21,3 %) i la insuficiència d'aparcaments per a bicicletes (15,6 %). A la ciutat de València augmenta el nombre de persones que assenyalen el risc

---

129 «Sede Electrónica del SPEE. Búsqueda de Especialidades», consulta 3 maig 2022, <https://sede.sepe.gob.es/especialidadesformativas/RXBuscadorEFRED/BusquedaEspecialidades.do>.

130 «Real Decreto 297/2021, de 27 de abril, por el que se establecen determinadas cualificaciones profesionales de las familias profesionales Agraria, Comercio y Marketing, Energía y Agua, Hostelería y Turismo, Instalación y Mantenimiento, Madera, Mueble y Corcho, Marítimo-Pesquera y Transporte y Mantenimiento de Vehículos, que se incluyen en el Catálogo Nacional de Cualificaciones Profesionales, y se actualizan determinadas cualificaciones profesionales de las familias profesionales Agraria, Hostelería y Turismo, Instalación y Mantenimiento, Madera, Mueble y Corcho, Marítimo-Pesquera y Transporte y Mantenimiento de Vehículos, recogidas en el Catálogo Nacional de Cualificaciones Profesionales, establecidas por determinados reales decretos.» (s.d.), <https://www.boe.es/boe/dias/2021/05/29/pdfs/BOE-A-2021-8975.pdf>.

131 «Dossier de Cicles Formatius - Formació Professional - Generalitat Valenciana», Formació Professional, consulta 3 maig 2022, <https://ceice.gva.es/ca/web/formacion-profesional/oferta1>.

132 «Real Decreto 174/2021, de 23 de marzo, por el que se establece el título de Técnico Superior en Formación para la movilidad segura y sostenible y se fijan los aspectos básicos del currículo.» (s.d.), <https://www.boe.es/boe/dias/2021/03/24/pdfs/BOE-A-2021-4569.pdf>.

de robatori (39,8 %) i la insuficiència d'aparcaments per a bicicletes (17,4 %). Quant al sexe i l'edat, són els homes i les persones més joves els que indiquen el risc de robatori. Mentre que són les dones i les persones més joves i més majors les que indiquen la insuficiència d'aparcaments per a bicicletes.

Segons dades de l'últim *Baròmetre de la bicicleta*, el percentatge de persones a les quals els han robat la bicicleta en 2019 (17,8 %) puja quasi dos punts respecte a les dades per a l'any 2017 (16,0 %). Les persones a les quals han furtat la bicicleta puguen en ciutats de més de 500.000 habitants (23 %). A la ciutat de València el percentatge es troba per damunt de la mitjana estatal amb un 22,3 %.

A la Comunitat Valenciana no hi ha dades publicades sobre el nombre de robatoris que es produeixen anualment. Aquestes dades les gestiona la Policia Nacional a la ciutat de València en funció de les denúncies que s'interposen.

A Dénia, segons dades extretes del *Qüestionari de la bicicleta* per a l'any 2018, el percentatge de robatoris és bastant alt (29,4 %), si es compara amb la mitjana de l'últim *Baròmetre de la bicicleta*.

Els robatoris poden haver sigut un dels motius d'ús dels sistemes de bicicleta pública en les ciutats més grans, perquè aquests tipus de serveis supprimeixen o disminueixen sensiblement el risc de robatoris.

En l'estudi francès, l'impacte econòmic dels robatoris ha sigut extret tenint en compte el nombre de robatoris anual i el preu mitjà de compra del parc ciclista i la taxa de descompte de les bicicletes segons la seua deterioració.

En l'últim *Baròmetre de la bicicleta* s'esmenten com a motius més comuns per a no utilitzar la bicicleta la falta d'espai per a guardar-la (2,4 %). Aquest motiu destaca més entre els homes (2,9 %) que entre les dones (2,0 %). La ciutat de València presenta el percentatge més elevat (5,7 %) de totes les grans ciutats esmentades.

I com ja s'ha vist amb anterioritat, del *Baròmetre de la bicicleta* s'extrau que una de les raons per les quals el nombre de persones que han indicat tindre almenys una bicicleta a casa disminueix com més gran és la població pot ser la dificultat de guardar-la.

A més, el 82,5 % de les persones participants en l'últim *Baròmetre de la bicicleta* considera necessari que es creen aparcaments coberts o vigilats per a aparcar bicicletes.

Cal destacar que hi ha una tendència creixent en les últimes edicions. A València el 78,3 % de les persones consultades confirma aquesta necessitat.

Cal recordar ací totes les obligacions que l'article 8 de la Llei 6/2011 de mobilitat de la Comunitat Valenciana<sup>133</sup> estableix quant a l'estacionament de bicicletes:

1. Els edificis d'ús residencial de nova construcció hauran de preveure emplaçaments específics, segurs i resguardats, per a un nombre de bicicletes almenys igual al doble del nombre d'habitatges, en una ubicació que permeta l'accés còmode i fàcil des de la xarxa viària, d'acord amb el que s'especifique reglamentàriament.
2. Els edificis destinats a serveis públics es dotaran de suficients estacionaments per a bicicletes, llevat que això siga impossible atesa la configuració o la ubicació de l'edifici on se situen, d'acord amb el que s'establisca reglamentàriament. Les corresponents ordenances municipals, a falta de pla de mobilitat o de previsió en el planejament urbanístic de desenvolupament, podran estendre aquesta obligació a altres serveis i als centres de treball.
3. Els centres escolars i universitaris, com també els centres hospitalaris, esportius, culturals, comercials i d'oci, i altres punts generadors de demandes importants de mobilitat, adoptaran les mesures necessàries per a impulsar l'ús de la bicicleta, tant mitjançant el desenvolupament d'accessos i estacionaments adequats com mitjançant les accions internes formatives i difusores que resulten convenientes.
4. Els nous estacionaments de vehicles de motor tindran un espai reservat a bicicletes almenys d'un 10 % del total de places. Si es tracta d'estacionaments sotmesos a tarifa, les places se situaran tan a prop com siga possible dels punts de control, i la tarifa aplicable serà proporcional a la de la resta de vehicles.
5. Els ajuntaments podran establir les mesures que corresponguen d'acord amb la normativa vigent perquè l'obligació assenyalada en el punt anterior s'estenga als estacionaments ja existents, i, en qualsevol cas, amb motiu de canvi o renovació de la titularitat concessional.
6. Les estacions de trens i autobusos de nova construcció tindran emplaçaments específics per a bicicletes en nombre suficient a la demanda potencial que hi haja. En els ja existents a l'entrada en vigor d'aquesta llei, es disposarà d'un termini de dos anys per a establir-los.

---

133 Llei 6/2011, d'1 d'abril, de la Generalitat, de Mobilitat de la Comunitat Valenciana.

En els desplaçaments quotidians cal millorar en origen i destinació del desplaçament l'aparcament segur, accessible i còmode, així com en qualsevol altre punt de la ciutat on es facen altres desplaçaments. Però també per a llargues distàncies, de dimensions metropolitanes o interurbanes, és molt útil unir la bicicleta al transport públic. El fet de poder pujar la bicicleta al mitjà de transport o poder aparcar-la de manera segura en estacions ajuda al creixement dels dos mitjans i els fa més competitius davant del vehicle privat motoritzat.

Segons dades de l'últim *Baròmetre de la bicicleta de l'RCxB per a l'any 2019*, respecte al suport a unes certes accions de promoció de la bicicleta, destaca el fet d'adequar aparcaments per a bicicletes en estacions de transport públic (90,9 %), a la qual cosa segueix la necessitat de major quantitat d'aparcaments per a bicicletes en centres públics i privats (86,8 %). L'acció per la qual les comunitats de veïns i veïnes haurien d'habilitar un espai dedicat a l'aparcament de bicicletes destaca també amb un 76,3 % de respostes afirmatives.

Quant a la unió de la bicicleta al transport públic, a la Comunitat Valenciana s'està desenvolupant el programa europeu SPROUT<sup>134</sup> amb la participació de Ferrocarrils de la Generalitat, l'Ajuntament de València i la Fundació Valenciaport amb l'objectiu de desenvolupar respostes innovadores a les necessitats de mobilitat de les persones usuàries del transport públic. L'any 2020 es va llançar una enquesta<sup>135</sup> per a conèixer de primera mà els nous patrons de desplaçaments i les necessitats de les persones usuàries. En referència a la intermodalitat, es va consultar sobre la conveniència que hi haja aparcaments ciclistes segurs en estacions.

Dins d'aquest programa s'han instal·lat 5 cicloparcs<sup>136</sup> per a facilitar la intermodalitat a les estacions de Torrent Avinguda, Empalme, Alboraià-Peris Aragó i Quart de Poblet de Metrovalència, així com a l'estació del TRAM d'Alacant a Benidorm. Per a usar el cicloparc, les persones usuàries han de ser portadores d'una targeta carregada amb un títol de transport en vigor. El temps màxim que pot romandre una bicicleta dins d'aquest cicloparc és de 24 hores.

---

134 «Sustainable Policy Response to Urban mobility Transition. SPROUT Project. Fact Sheet. H2020. CORDIS. European Commission», s.d., <https://cordis.europa.eu/project/id/814910/es>.

135 «FGV llança una enquesta en xarxes socials, webs i app sobre mobilitat del projecte europeu SPROUT», Ferrocarrils de la Generalitat Valenciana, 2 juny 2020, <https://www.fgv.es/fgv-llanca-una-enquesta-en-xarxes-socials-webs-i-app-sobre-mobilitat-del-projec-te-europeu-sprout/?lang=ca>.

136 «CICLOPARC», s.d., [https://www.metrovalencia.es/wordpress/?page\\_id=464](https://www.metrovalencia.es/wordpress/?page_id=464).

Es pot veure que les administracions valencianes comencen a cobrir la necessitat d'aparcament de bicicleta segur en estacions de transport públic, però la Comunitat Valenciana encara està molt lluny de les xifres que presenten altres països europeus. Als Països Baixos l'aparcament que diuen que és el més gran del món té capacitat per a 12.500 places de bicis i està situat a l'estació principal de tren d'Utrecht<sup>137</sup>.

Atesa aquesta necessitat creixent d'aparcament ciclista segur, moltes empreses que treballen per a l'Administració han inclòs en els seus catàlegs productes d'aparcament ciclista segur. Cal dir que no tots compleixen la funcionalitat de seguretat i comoditat per a les persones ciclistes. En 2005 es va publicar per l'IDAE el *Manual de aparcamientos ciclistas*<sup>138</sup> amb l'objectiu de fomentar la creació d'aparcaments de bicicletes segurs, per a la major comoditat del ciclista, en què es descriuen tant els passos que cal seguir en la planificació d'aparcaments de bicicletes com els tipus d'aparcaments existents i els seus criteris d'implantació. Aquest manual actualitzat, unit a una estratègia d'ampliació en els municipis, podria ajudar a millorar les instal·lacions d'aparcament ciclista.

A la ciutat de València, des del projecte d'innovació social Bicicletas Durmientes de l'any 2017, han sorgit diferents iniciatives d'aparcament de llarga duració. L'Agència Municipal de la Bicicleta de l'Ajuntament de València el setembre de 2020<sup>139</sup> indicava que hi havia 7 aparcaments a la ciutat, 1 dels quals és públic, l'aparcament de la plaça Ciutat de Bruges d'EMT València, més 6 aparcaments privats de 4 empreses. Sabem que l'any 2021 han augmentat almenys en 7 més, segons l'empresa que s'ha entrevistat. Així que almenys hi ha un total de 14 aparcaments.

No es pot assegurar si en altres ciutats de la comunitat hi ha aparcaments privats o públics de llarga duració, però les administracions que han facilitat informació no han confirmat l'existència de cap altre aparcament. Només els corresponents al projecte SPROUT en les estacions de l'FGV.

---

137 «Bicycle parking Stationsplein. Gemeente Utrecht», consulta 3 de maig 2022, <https://www.utrecht.nl/city-of-utrecht/mobility/cycling/bicycle-parking/bicycle-parking-stationsplein/>.

138 Esther Anaya, Diana González i Eva Sterbova, «Manual de aparcamientos de bicicletas» (Instituto para la Diversificación y Ahorro de la Energía, 2009), [https://www.idae.es/sites/default/files/documentos/publicaciones\\_idae/documentos\\_manual\\_de\\_aparcamientos\\_de\\_bicicletas\\_edf1ed0e.pdf](https://www.idae.es/sites/default/files/documentos/publicaciones_idae/documentos_manual_de_aparcamientos_de_bicicletas_edf1ed0e.pdf).

139 «Estaciona bien tu bici», 17 setembre 2020, <http://www.valencia.es/agenciabici/es/noticias/estaciona-bien-tu-bici>.



*En entrevista amb BICIPARC<sup>140</sup>, l'empresa valenciana que més locals d'aparcament de bicis en espais tancats i de llarga duració té a València, indiquen que el fet que aquest servei siga rendible econòmicament per a l'empresa és complex, per això ells faciliten consultoria a unes altres empreses que vulguen començar aquest servei. Actualment aquesta empresa té 10 locals d'aparcament a València, però contempen la seua ampliació. Consideren important dur a terme aquesta activitat en els baixos comercials que actualment no estan sent utilitzats.*

*Com a projecte inspirador esmenten el projecte Amunt Persianes<sup>141</sup>, que és l'estratègia de dinamització de locals en planta baixa que impulsa l'Ajuntament de Barcelona per a reduir el nombre de locals buits a la ciutat i fomentar una ocupació sostenible.*

Llavors els estacionaments ciclistes tancats o de llarga duració representen un mercat potencial a la Comunitat Valenciana en les ciutats més grans.

### **4.5.3 Reutilització de components**

Respecte a la creació i venda de productes de reciclatge dels components de les bicicletes, moltes iniciatives es poden veure en mercats artesanals o botigues artesanals. És el que es denomina *UpCycling*, que en aquest cas la paraula té doble significat. Es dona una nova vida a components per a crear bosses, reflectors, llums, renyoneres, motxilles, etc.

Podem anomenar diverses iniciatives que per a fer artesanía utilitzen materials de reciclatge de bicicleta, Kaiowa Bolsos Urbanos<sup>142</sup>, botiga amb venda directa a la ciutat de València i en línia que fa tot tipus de bosses amb cambres de bicicleta, cobertes, etc.

Però altres fan complements dirigits a usar en la bicicleta, com Lobo Made in Spain<sup>143</sup>.

Algunes organitzacions ciclistes en el territori valencià desenvolupen projectes per a donar una segona vida als cicles i als seus components. El projecte Bicis para tod@s<sup>144</sup>, les entitats socials Associació pel Medi Ambient i el Canvi Climàtic (AMA) i el Col·lectiu

---

140 «Biciparc», s.d., <https://www.biciparc.com/home/>.

141 «Amunt persianes - Barcelona Activa», s.d., <https://www.barcelonactiva.cat/amuntpersianes>.

142 «Kaiowa Bolsos Urbanos», s.d., <https://www.facebook.com/Kaiowa.urbanbags/>.

143 «Lobo. Complementos para la vida. Complementos para la vida made in Spain», s.d., <https://lobomadeinspain.es/>.

144 «Bicis para todas. Un proyecto de Col·lectiu Soterranya y AMA», s.d., <https://bicisparatodas.wordpress.com/>.

Soterranya van començar en 2014 a Torrent una campanya de recollida de bicicletes usades, les van reparar i les van entregar a persones amb pocs recursos i que les necessiten per a desplaçar-se quotidianament i de manera recreativa. A 1 de gener de 2022 ja han entregat 952 bicicletes.

Un altre exemple és el del projecte VeloREFORMA<sup>145</sup> a Agres, Alcoi, Banyeres de Mariola i Sant Vicent del Raspeig, que el gener de 2022 ha començat amb l'objectiu de recollir, restaurar i donar bicicletes a persones sense recursos o en risc d'exclusió social.

## 4.6 Cicles i comportaments de compra

L'estudi *Shopping by bike: Best Friend of your City Centre. Cycling and Local Economies*<sup>146</sup> fet per l'ECF en 2016 mostra que les compres fetes amb bicicleta a l'Europa dels 28 van generar 111 milions d'euros de xifra de negocis.

A Espanya la part modal ciclista i el volum de negocis per any i per habitant generat amb bicicleta es troba en el més baix de la gràfica.

L'estudi indica que hi ha una relació quasi lineal entre la pràctica quotidiana ciclista i el volum de compres generades amb bicicleta.

## 4.7 Cicloturisme

D'acord amb el que s'indica en l'estudi de *The European Cycle Route Network Eurovelo* publicat pel Parlament Europeu en 2012, les persones cicloturistes a Europa, les del primer subgrup (Vacances en bicicleta), feien una despesa mitjana per dia de 57,08 euros incloent-hi l'allotjament, situant-se el rang de despesa entre 50 i 70 euros al dia, la mitjana de l'estada en 7,7 dies i la despesa mitjana per viatge en 439 euros.

En l'estudi s'estima que la despesa es distribueix de la següent manera: 40 % en allotjament, 30 % en menjars i begudes, 30 % en compres, transport o activitats locals.

Quant a l'impacte econòmic directe o retorn econòmic a Europa, en l'estudi s'estimava en 2012 en 43,94 bilions d'euros, dels quals 8,94 bilions d'euros provenen del cicloturisme

---

145 «veloREFORMA», s.d., <https://velorecicla.amics.eu/veloreforma>.

146 Holger Haubold, «Shopping by bike: Best friend of your city centre. Cycling and Local Economies» (European Cyclists' Federation, s.d.), [https://ecf.com/sites/ecf.com/files/CYCLE%20N%20LOCAL%20ECONOMIES\\_internet.pdf](https://ecf.com/sites/ecf.com/files/CYCLE%20N%20LOCAL%20ECONOMIES_internet.pdf).

en sentit estricte. Aquesta dada estava relacionada amb un nombre de viatges ciclistes anuals de 2.295 bilions.

A Espanya, en l'estudi s'estimava que el cicloturisme aportava 1,62 bilions d'euros anuals, sent 80 milions el nombre de viatges ciclistes d'un dia i 0,89 el nombre de viatges ciclistes amb pernoctació. Per tant, els ingressos de viatges d'un dia s'estimaven en 1,23 bilions d'euros i els ingressos de viatges amb pernoctació de 0,39 bilions d'euros. Això situava Espanya en el desé lloc, sent Alemanya el país on l'estimació de l'impacte és més notable amb un total de 11,37 bilions d'euros.

En l'estudi també s'indicava per a les persones excursionistes, les del tercer subgrup (Excursions en bicicleta d'un dia), una despesa mitjana per dia en 2012 a Europa de 15,39 euros, situant-se el rang de despesa entre 10 i 20 euros, dels quals el 60-75 % s'estimava en menjar i beguda.

L'any 2014 aquest estudi i altres estudis de referència van ser agrupats en el document *El impacto económico del cicloturismo en Europa. Síntesis de los principales estudios*, fet per l'Agència d'Obra Pública de la Junta d'Andalusia de la Conselleria de Foment i Habitatge.

Més enllà d'aquests estudis d'àmbit europeu, no hi ha dades d'àmbit estatal ni autonòmic per a poder avaluar l'impacte econòmic del cicloturisme a la Comunitat Valenciana. La manca de fonts de dades és acusada, com ja s'ha indicat anteriorment quan s'intentava caracteritzar la pràctica ciclista turística.

En l'*Estudi sobre el nivell d'ús i impacte socioeconòmic dels camins naturals i vies verdes espanyoles* inclosos en el Programa nacional de desenvolupament rural publicat per la Fundació Espanyola dels Ferrocarrils i Vies Verdes en 2019, en què s'estudien el CN-VV de la Safor (Gandia) i el CN-VV de la Safor (Oliva), el CN-VV Dénia i el CN-VV del Maigomó, i que ha oferit algunes dades sobre la pràctica ciclista en aquestes vies a la Comunitat Valenciana, s'apunten algunes dades per a tindre en compte sobre l'impacte econòmic d'aquestes.

Quant a les característiques de les persones usuàries, l'estudi apunta que el major o menor impacte socioeconòmic derivat del percentatge de persones turistes (persones visitants que pernocten) en els CN-VV està directament relacionat amb el major ús de la bicicleta, el percentatge de persones estrangeres o visitants d'altres regions, i el

recorregut de promoció i participació de l'ens gestor i de les empreses de serveis en la zona. També influeix la longitud del camí com a factor que determina i marca la diferència entre visitants amb allotjament o sense. A la Comunitat Valenciana la majoria de les rutes són d'escàs recorregut. Com ja s'ha apuntat, només la Via Verda d'Ojos Negros té una longitud adequada per a la pràctica del cicloturisme amb 76,6 km en diverses etapes.

De l'oferta de serveis turístics en els municipis de les vies verdes (allotjaments, autocaravanes, restaurants, lloguer de bicicletes, centres BTT, empreses d'oci actiu i altres empreses), l'estudi analitza aquella que es troba en el municipi i la situada a menys de 100 m del recorregut. S'apunta que les dades publicades sobre allotjament, com en el cas de la Safor (Oliva) i Dénia, no corresponen al marcat caràcter turístic d'aquestes zones. Respecte a l'oferta de serveis de lloguer de bicicletes, l'estudi destaca el CN-VV Dénia amb 10 empreses de lloguer, per damunt de la mitjana de 2 empreses.

Quant a la incidència directa dels CN-VV sobre la creació d'aquests serveis turístics, l'estudi apunta que les dades recollides mostren que és en les activitats vinculades al cicloturisme i als serveis d'oci on el vincle d'aquestes activitats és major.

En l'estudi s'indica que malgrat tractar-se d'una oferta preexistent en molts dels casos, especialment en els serveis tradicionals d'allotjament i restauració, la creació del CN-VV ha tingut una incidència en aquests sectors. I que aquesta és major en el cas dels serveis associats especialment al cicloturisme: el lloguer de bicicletes (28,5 %), la dotació d'àrees per a les autocaravanes (16,5 %), els centres BTT (14,6 %) i la creació d'altres empreses d'oci (14,3 %). Però també resulta significativa en termes relatius la incidència directa en la creació de nous allotjaments (8,7 %) i de serveis de restauració (6,9 %).

Quant a la ubicació d'aquests serveis, en l'estudi s'indica que només un 6,5 % del total de negocis d'allotjaments estan a menys de 6,5 % dels CN-VV, amb una mitjana de 2,3 davant dels 35,5 existents en els municipis. El mateix ocorre amb els serveis de restauració; només el 6,1 % del total existent està al costat dels CN-VV, amb una mitjana de 4,2 davant dels 69,2 existents.

En l'estudi es diu que, a més dels serveis bàsics d'allotjament i restauració, els CN-VV generen nous negocis. S'han comptabilitzat un total de 95 empreses noves en tots els CN-VV analitzats, la majoria relacionades amb el cicloturisme: 61 empreses de lloguer de bicicletes i 17 centres BTT. En l'estudi s'apunta que resulta clau la promoció d'activitats complementàries que eleven la despesa i per tant la incidència de l'impacte econòmic, sobretot quant a les zones rurals.

En termes generals en l'estudi s'indica que la repercussió dels CN-VV té una major incidència en la creació dels serveis quan es tracta de zones d'interior. Normalment altres zones de costa ja compten amb una àmplia dotació de serveis d'allotjament, en molts casos previs a la creació dels itineraris. Això confirma la major incidència dels CN-VV en els desenvolupaments rurals de les seues àrees d'influència.

En l'estudi s'analitza la correlació entre impacte econòmic i la recuperació d'edificis ferroviaris amb nous usos turístics. En el CN-VV de Dénia els dos edificis existents han sigut rehabilitats; l'estació de Dénia com el Museu del Joguet i el baixador del Palmar s'ha convertit en àrea del descans.

Quant a l'aprofitament turístic, en l'estudi s'indica que els moments de major afluència de persones visitants es concentren els caps de setmana (75 %), seguits dels ponts festius (62,5 %) i la Setmana Santa (42,5 %). Això fa que els CN-VV es presenten com un recurs turístic clau per a la desestacionalització de l'oferta turística nacional. Quant als itineraris analitzats a la Comunitat Valenciana, hi ha diferències entre el CN-VV la Safor (Gandia), majoritàriament utilitzat diàriament, i el CN-VV de Dénia, majoritàriament utilitzat en caps de setmana i ponts festius. Els recorreguts d'aquestes dues vies verdes destaquen entre aquells amb major aprofitament turístic a l'hivern a causa de les condicions climàtiques més favorables.

Quant a l'ocupació directa, en l'estudi s'apunta que, amb les dades facilitades per la meitat dels òrgans gestors consultats, es calcula una mitjana de 9 llocs de treball per itinerari. I que respecte a les dades per a l'any 2014, resulta significativa la tendència d'una certa consolidació de l'ocupació en els diferents llocs de treball, amb un augment del total de persones fixes i una disminució dels llocs de treball eventuais. A la Comunitat Valenciana només hi ha dades per al CN-VV de Dénia, on treballen directament 3 persones en la patrulla verda de manera eventual.

A més dels òrgans gestors, l'estudi apunta que hi ha una clara incidència dels CN-VV en la creació de llocs de treball, especialment en els negocis vinculats a l'ús turístic d'aquestes infraestructures. Amb les dades obtingudes, la mitjana per itinerari és de 13,4, incloent-hi allotjaments, restaurants, serveis de lloguer de bicicletes, punts d'informació turística, museus i altres.

Quant a l'ocupació indirecta, i malgrat que en l'estudi les dades analitzades són poc significatives, per cada lloc de treball directe se'n genera 1 o 1,5 més en empreses com ara hotels, bars, restaurants, empreses de turisme actiu, cooperatives o fàbriques agroalimentàries, botigues, empreses de transport, empreses de construcció, etc.

Ja en l'article *El papel de la administración en la gestión y promoción de la Vía Verde de Ojos Negros en su tramo valenciano*, de 2016, s'apuntava a la conclusió que la inexistència de dades oficials referent a la utilització de la via per part de les persones usuàries, així com l'impacte social i econòmic de la infraestructura en els pobles per on discorre, fa necessària la realització de nous estudis que ajuden a orientar la implementació de polítiques de millores i desenvolupament orientades a convertir la infraestructura en un vertader motor de desenvolupament de la zona.

Quant a la consulta feta en el marc de l'elaboració d'aquest document, de les sis empreses participants en l'enquesta que han indicat dedicar-se al cicloturisme, 5 de les 6 duen a terme serveis de cicloturisme o viatges; 4 de les 6 donen serveis de guia turística, serveis de lloguer ciclista, allotjament i d'agència de viatges, i 2 de les 6 fan turisme actiu, rutes de bicicleta de muntanya, rutes de carretera i donen servei d'aparcament.

Entre els motius de les persones usuàries d'aquests serveis, 3 de les 6 empreses participants han indicat com a motiu principal les vacances amb bicicleta, en què la duració inclou una nit o més fora de casa i el ciclisme és el principal objectiu i activitat de les vacances. També 3 de 6 empreses han indicat que les excursions amb bicicleta d'un dia o passejos d'unes hores són el motiu habitual d'ús de la bicicleta de les persones clients.

De les empreses enquestades, una empresa hi afig l'ús de la bicicleta per motius esportius i que fa desplaçaments d'una jornada amb distàncies relativament grans amb BTT o carretera, i una altra indica també la pràctica de ciclisme en les vacances, però no és l'única activitat.

De l'enquesta s'extrau que la procedència més comuna de les persones usuàries d'aquests serveis és Europa, per damunt d'Espanya i de la mateixa Comunitat Valenciana. Una de les empreses només indica un país de procedència, Països Baixos.

La mitjana de jornades d'ús de la bicicleta de les persones usuàries és per a la meitat de les empreses enquestades d'un dia i per a l'altra meitat d'empreses de més de 3 dies.

*En l'entrevista amb Mediterranean Bike Tours<sup>147</sup>, empresa de Torres Torres pròxima a la Via Verda d'Ojos Negros, indiquen que la seua activitat més important és la de les vacances amb bicicleta amb un mínim d'una nit de pernoctació. A més fan excursions de dues hores o tot el dia. I també es dediquen a lloguer de bicicletes des d'una hora a un mes, de duració curta i mitjana.*

*Totes les seues activitats es fan només a la Comunitat Valenciana; els recorreguts més comuns són el Camí del Cid i la Via Verda d'Ojos Negros. Utilitzen tota mena de bicicletes, des de les de trekking més comunes en cicloturisme fins a les de muntanya, carretera, enduro i elèctriques. Les persones usuàries principalment són amants de la bicicleta d'uns 40 a 70 anys. El 50 % són turistes nacionals i internacionals d'arreu del món.*

*Després de vint anys treballant en el sector, han vist enguany que en FITUR totes les administracions públiques d'una manera o una altra estan treballant en algun projecte de cicloturisme.*

*Abans de la pandèmia COVID-19 ja s'havia iniciat l'expansió del cicloturisme, però, ara més, és un tipus de turisme que compleix totes les necessitats que les tendències de turisme actual requereixen.*

*Com a novetats esmenten la introducció de la dona i la bicicleta de pedaleig assistit elèctricament. El cicloturisme és un boom que consideren que ve per a quedar-se a causa del creixement de la infraestructura, però també, a poc a poc, de la cultura ciclista. Durant el confinament hi va haver parada, però el cicloturisme nacional va ser creixent i l'internacional també té ja gran demanda.*

---

147 «Cicloturismo en la Comunidad Valenciana para Disfrutar», 31 gener 2018, <https://mediterraneanbiketours.com/>.

*Consideren que el futur és l'slowcycling<sup>148</sup>. La població europea és cada vegada més major, per això aquest moviment és per a gaudir tranquil·lament, no per assoliments, velocitat o presumir de distància, sinó de la mà de la filosofia de slow food, slow travel i altres amb bicicleta.*

*L'empresa treballa perquè els seus projectes de cicloturisme siguin un dinamitzador del territori, cosa que és molt positiva per als municipis de les zones rurals. L'objectiu principal és crear riquesa des de la dinamització del territori.*

*Les empreses amb objectius de turisme internacional no han tingut tan fàcil la situació i fins i tot algunes han hagut de tancar, però ells tenien diversitat nacional i estrangera.*

*Afronten amb molta esperança el 2022, encara que hi ha amenaces polítiques internacionals que cal tindre en compte perquè poden influir en el turisme. També l'increment dels preus de l'energia i altres productes bàsics pot fer que algunes persones no puguin permetre's viatjar.*

## 4.8 Ciclogística

Els cicles es presenten com una eina de treball, tant per al transport de persones com de mercaderies. Ha sigut així al llarg de la història dels cicles i de nou es tornen a utilitzar en molts països, com ja s'ha apuntat, i cada vegada més en el territori valencià.

No obstant això, no hi ha ni a escala estatal ni autonòmica cap enquesta que permeti analitzar els motius professionals dins dels desplaçaments ciclistes, per a valorar el nombre de desplaçaments ciclistes professionals, la part del repartiment modal ciclista i les distàncies recorregudes, i així calcular l'impacte econòmic d'aquests.

Tal com s'indica en l'estudi francès, l'ús professional ciclista cobreix realitats i models econòmics diferents segons les activitats.

Quant a la ciclomissatgeria o el transport amb bicicleta, és difícil identificar el nombre total de persones missatgeres o empreses que operen a la Comunitat Valenciana. En la European Cycle Logistic Federation<sup>149</sup> (ECLF) apareixen tres empreses de repartiment

---

148 «About Slow Cycling», SlowCycling.net, s.d., <https://slowcycling.net/>.

149 «eclf.bike», eclf.bike, s.d., <https://eclf.bike/>.



federades a la Comunitat Valenciana: Encicle a València, Bici Mensajería a Castelló i Rodando Ecomensajería a Alacant.

En l'àmbit europeu, l'ECF s'ha posicionat com un grup de pressió important en la Comissió Europea i en altres administracions per a fomentar el sector de la ciclogística mitjançant mesures reglamentàries.

És a dir, el potencial d'aquesta activitat està en gran manera lligat a les decisions que puguen prendre les administracions, per a limitar l'accés als centres de les ciutats amb vehicles contaminants i de gran volum, limitar encara més l'aparcament en les vies de circulació que afecten molt la congestió urbana, i facilitar la trobada dels actors de la logística al voltant de les plataformes de distribució de mercaderies a escala local.

Diversos materials es poden consultar en el tercer projecte de la Comissió Europea City Changer Cargo Bike<sup>150</sup>, desenvolupats sobre el tema. Aquest es basa en l'enorme potencial de les bicicletes de càrrega per a substituir el 25 % dels lliuraments comercials en les ciutats, el 50 % dels viatges de servei i manteniment comercials, i el 77 % dels viatges de logística privada (compres, oci, transport infantil).

Les organitzacions d'impuls de la ciclogística proposen, entre altres coses, la creació de projectes de canvi d'hàbit per a les mateixes administracions públiques, també la introducció de subsidis en la compra per a empreses i persones particulars, la implantació d'impostos que incentiven l'ús i la compra de cicles de càrrega, la creació de *micro-hubs* per a transferència de mercaderies, la realització de formació per a dur a terme els repartiments amb seguretat i eficiència, i donar informació per a totes aquelles empreses que vulguen estudiar fer el canvi de vehicle.

Aquesta informació és necessària perquè més persones i empreses es decidisquen a fer aquest canvi. Si la bicicleta és un mitjà de transport que encara no s'ha normalitzat per a totes les persones, el fet d'introduir bicicletes de càrrega per a transportar productes de les empreses requereix encara més promoció i informació perquè siga una realitat, per això cal dur a terme un pla d'impuls dirigit a tots els agents. Un exemple d'impuls a les empreses és el London Bridge Action Plan for Cycling<sup>151</sup>.

---

150 «City Changer Cargo Bike in short. City Changer Cargo Bike», s.d., <http://cyclelogistics.eu/index.php/about>.

151 «London Bridge Cycling Strategy. Team London Bridge», s.d., <https://www.teamlondonbridge.co.uk/cycling>.

A Madrid es va desenvolupar un projecte d'impuls de la ciclogística, el projecte Mares<sup>152</sup>, i a València, en 2015, el projecte Smile<sup>153</sup>.

Un exemple del potencial de canvi ha sigut introduït per Zenithech<sup>154</sup> a València, amb el primer tricicle elèctric amb contenidor isotèrmic ATP en el mercat espanyol per al repartiment a temperatura controlada.

Un altre exemple a València és el projecte "Majors sobre rodes"<sup>155</sup> per a fomentar l'envelliment saludable. Aquesta iniciativa és un moviment internacional Cycling Without Age<sup>156</sup> que consisteix a unir múltiples actes de generositat, amb l'objectiu de donar a persones majors o dependents l'oportunitat d'anar en un tricicle adaptat per a elles.

En l'enquesta European Cargo Bike Industry Survey Results 2021<sup>157</sup> s'indica que el mercat respecte al total de vendes ha tingut un índex de creixement d'un 38,4 % en 2020 i s'esperava un índex de creixement d'un 65,9 % per a l'any 2021. Ens trobem davant un moment de creixement. Com més ús de la bicicleta i més ciutats preparades per a aquesta, més població deixa d'usar el cotxe i comença a necessitar altres tipus de cicles per a cobrir totes les necessitats quotidianes com anar de compres, portar els infants, transportar animals de companyia, etc.

Una altra activitat és la que genera el lliurament vinculat a la restauració i també al comerç minorista. Aquesta activitat se subdivideix en tres segments: l'activitat de preparació de menjars feta pels restauradors que registra una activitat superior a través d'aquesta, l'activitat feta per les plataformes i l'activitat feta pels missatgers.

Segons les dades de l'informe anual sobre l'impacte econòmic de les plataformes digitals de lliurament, *Importancia económica de las plataformas digitales de "delivery" y perfil*

---

152 «ciclo-logística archivos. Mares Madrid», Mares Madrid, s.d., <https://maresmadrid.es/tag/ciclo-logistica/>.

153 Ajuntament de València, "Valencia apuesta por el uso de tricilos eléctricos", 2014, <https://www.youtube.com/watch?v=m7R63E-2thIY>.

154 «Triciclo Eléctrico ATP. Melform. Productos Isotérmicos», s.d., <https://melformespana.es/soluciones/logistica-capilar/vehiculos-sostenibles/triciclo-electrico-atp-2/>.

155 «L'Ajuntament de València posa en marxa "Majors sobre rodes" per a fomentar l'envelliment saludable», Las Naves, 20 octubre 2021, <https://www.lasnaves.com/lajuntament-de-valencia-posa-en-marxa-majors-sobre-rodes-per-a-fomentar-lenvelliment-saludable/>.

156 «El derecho a sentir el viento sobre el pelo. En bici sin edad», s.d., <https://enbicisinedad.org/>.

157 «Cargo Bike Industry Survey Results» (Cyclelogistics, setembre 2021), [http://cyclelogistics.eu/sites/default/files/downloads/2021-09-20\\_Summary\\_CCCB\\_survey\\_results.pdf](http://cyclelogistics.eu/sites/default/files/downloads/2021-09-20_Summary_CCCB_survey_results.pdf).

*de los repartidores*<sup>158</sup> de l'Associació Espanyola de l'Economia Digital (Adigital) per a l'any 2019, l'activitat de les plataformes digitals de lliurament no ha parat de créixer a Espanya, fins i tot s'ha consolidat en el context de crisi provocada per la pandèmia de COVID-19. Les plataformes digitals de lliurament aportaven en 2019 més de 708 milions d'euros al PIB espanyol, un 10,1 % més que en 2018. També s'apunta en l'informe que l'activitat de lliurament va contribuir a generar o mantindre més de 15.300 llocs d'ocupació totals en restauració, comerç minorista i altres sectors associats.

Les plataformes de lliurament amb cicles són nombroses en el mercat, algunes principalment posicionades en el lliurament de menjar com ara Glovo, Deliveroo, UberEats i JustEat. Aquestes empreses estan presents a la Comunitat Valenciana. Es tracta d'un mercat que canvia molt ràpidament. Els anomenats *riders* o persones que reparteixen a domicili amb bicicleta treballen de manera precària, obligades a donar-se d'alta com a persones treballadores autònomes, quan les condicions del treball que fan no compleixen els requisits legals per a ser considerades persones treballadores pel seu compte, sinó per compte d'altri (de les plataformes digitals per a les quals treballen). Recentment, la llei ha donat la raó als *riders* en la reclamació que haurien de ser considerades persones treballadores i tindre els beneficis corresponents quant a baixes per malaltia, vacances, etc. No obstant això, les empreses es resisteixen a formalitzar els seus contractes, creant una situació desregulada en què no s'actua contra les empreses i continuen així amb l'explotació de les persones que hi treballen.

Hi ha una problemàtica al voltant de tot això que està estudiant-se des dels sindicats que s'ocupen del personal treballador. Però d'altra banda, el que han fet és crear plataformes paral·leles per la impossibilitat de poder crear sindicats, per no ser persones treballadores per compte d'altri.

En l'àmbit estatal, el col·lectiu *RidersXDerechos*<sup>159</sup> lluita pels drets laborals i les condicions de vida dels *riders*. Aquest col·lectiu originari de Barcelona ara també opera a Madrid i Pamplona.

---

158 Adigital i AFI, «Importancia económica de las plataformas digitales de delivery y perfil de los repartidores en España» (Adigital, setembre 2020), <https://www.adigital.org/media/importancia-economica-de-las-plataformas-digitales-de-delivery-y-perfil-de-los-repartidores-en-espana.pdf>.

159 «Riders X Derechos. Riders X Derechos», s.d., <https://www.ridersxderechos.org/>.

Per a més informació sobre la situació dels *riders* es pot consultar l'informe de Comissions Obreres de Catalunya de desembre de 2020, *Repartidors i repartidores de plataforma digital. Condicions laborals, necessitats, demandes i perspectives*<sup>160</sup>.

Segons dades de l'informe publicat per ADigital, es tracta d'una activitat d'homes joves, amb un 87 % de les persones repartidores homes i un 42 % de les persones repartidores entre 29 i 39 anys. Quant a la regió d'origen, dues de cada tres persones repartidores (64 %) provenen d'Amèrica Llatina.

D'altra banda, la Càtedra per a l'Economia Col·laborativa i Transformació Digital de la Universitat de València (UV) ha publicat en 2021 l'estudi *Riders a València: Riscos laborals sobre rodes*<sup>161</sup>. L'estudi està basat en el que ocorre en els carrils bici de la ciutat de València. L'estudi també apunta que la majoria de les persones treballadores són homes (89 %) i joves (un 58 % té menys de 30 anys i només un 3 % té més de 50 anys). La majoria de les persones s'identifiquen amb la motxilla de Glovo (vora un 60 %), mentre que les motxilles d'UberEats, Deliveroo i Just Eat van ser registrades, respectivament, en el 25 %, 10 % i 5 % dels casos. Això es tradueix en el fet que quasi la totalitat de les persones repartidores són autònomes o treballadores per compte propi, amb el que això suposa tal com s'ha comentat amb anterioritat. La bicicleta, d'altra banda, és el vehicle de treball utilitzat pel 91,5 % de les persones repartidores, mentre que la presència del patinet es redueix a un 8 %.

Quant a la distribució del correu, Correus, l'empresa estatal encarregada de la prestació del servei postal a Espanya, després d'un període de motorització, està promovent l'ús de vehicles elèctrics<sup>162</sup>. L'any 2018, Correus va estar provant bicicletes elèctriques de càrrega en cinc ciutats espanyoles, però aquesta iniciativa no es va consolidar.

Les multinacionals de la ciclogística també fan repartiment a la Comunitat Valenciana, l'última milla amb bicicleta, amb personal propi o externalitzant el servei.

---

160 Daniel Garrell Ballester, Carmen Juarez Palma i Pau Pons Febrer, «Repartidors i repartidores de plataforma digital. Condicions laborals, necessitats, demandes i perspectives» (Comissions obreres, desembre 2020), [https://www.ccoo.cat/pdf\\_documents/2021/informe-riders-repartidors-plataforma-digital.pdf](https://www.ccoo.cat/pdf_documents/2021/informe-riders-repartidors-plataforma-digital.pdf).

161 «La Càtedra presenta els primers resultats de l'estudi "Riders en València: Riscos laborals sobre rodes"», Universitat de València. Càtedra d'Economia Col·laborativa, 25 gener 2021, <https://www.uv.es/collaborative-economy-digital-transformation-chair/en/novedades-1286057015758/Novetat.html?id=1286171525155>.

162 Carlos Sánchez Criado, «Correos prueba las bicicletas eléctricas de tres ruedas E-cargo», [movilidadeléctrica.com](https://movilidadeléctrica.com), 7 maig 2018, <https://movilidadeléctrica.com/correos-prueba-bicicletas-electricas-de-tres-ruedas-e-cargo/>.

Quant a la consulta feta en el marc de l'elaboració de l'estudi, ocorre com en la resta de sectors econòmics de la bicicleta; el nombre de respostes rebudes, de 2 empreses, no són suficients per a considerar-se representatives.

Les empreses que han participat en l'enquesta indiquen que majoritàriament fan serveis de ciclogística, missatgeria i paqueteria amb cicles, però també fan repartiment de menjar i publicitat.

Cap de les empreses participants ofereix el servei de transport de persones. A València aquest servei es va dur a terme durant un període de temps anys arrere. A Sant Sebastià i també a Sevilla algunes empreses de ciclogística, amb l'objectiu de diversificar serveis, han dut a terme també aquesta activitat, com és el cas de Txita<sup>163</sup> a Sant Sebastià. Altres formes de diversificació són la de l'empresa Encicle<sup>164</sup> a València, que té un SoundSystem que amenitza festes de bicicleta i altres esdeveniments.

Algunes empreses participants només utilitzen cicles sense assistència, i altres se secunden també amb cicles o altres vehicles amb assistència. Els tipus de vehicles usats són cicles sense assistència elèctrica o remolc, bicicletes de càrrega de 2 rodes de pedaleig assistit elèctricament, bicicletes de tres rodes o tricicles de càrrega, tricicles de càrrega posterior, bicicletes de càrrega de quatre rodes i càrrega posterior.

Quant a la duració mitjana dels cicles que usen, sol ser de més de 4 anys. Respecte a la mena de persones clients a què faciliten el servei, la resposta varia en funció de l'empresa. Entre les empreses que han participat en l'enquesta, els principals clients són empreses, comerços locals i comerç electrònic. No obstant això, algunes d'aquestes també indiquen la importància dels seus repartiments procedents de grans multinacionals de la logística, administracions públiques i fins i tot clients particulars.

El tipus de repartiment que fan les empreses que han participat en l'enquesta inclou tota mena de paqueteria: paqueteria menuda, paqueteria mitjana, paqueteria voluminosa i paqueteria urgent. D'aquesta manera es confirma que amb cicles es poden fer lliuraments de paquets de tota mena, fins i tot de voluminosos i també d'urgents.

---

163 «Ciclogística - txita», s.d., <https://www.txita.com/>.

164 «Encicle bicimensajeros», s.d., <http://enciclebicimensajeros.com/>.

Pel que fa a la situació de l'empresa a causa de la pandèmia de COVID-19, les empreses participants indiquen que el nombre de cicles que usen en 2020 i 2021 és igual o major que en 2019, i que en cap cas s'ha reduït, i que el nombre de repartiments o lliuraments diaris ha augmentat en 2020 i 2021 respecte a 2019.

Una de les empreses consultades utilitza un *micro-hub*. Aquests espais ajuden a reduir l'impacte en la distribució de les mercaderies; així els camions i les furgonetes deixen la paqueteria en el *hub* perquè el cicle de càrrega faça l'última milla.

*L'empresa valenciana ENCICLE dedicada al lliurament de paqueteria i comerç electrònic amb bicicleta ha sigut i és un agent clau en la potenciació de la ciclogística a la ciutat de València, i treballa també per a la visibilitat d'aquest treball en tot l'estat.*

*Aquesta empresa va organitzar a València el VI Campionat Ibèric de Missatgers en Bici (CIM 2018), una competició esportiva dirigida a visibilitzar l'auge de la bicimissatgeria.*

*Reparteixen per a comerços menuts i particulars però també per a multinacionals de la logística. En el confinament van ser de gran ajuda per a les persones que no podien eixir de casa, sobretot per l'edat. Van arribar fins i tot a repartir la compra i productes farmacèutics per a persones majors a domicili.*

*Indiquen que han vist un creixement gran del comerç electrònic a partir de la pandèmia de la COVID-19, especialment durant el confinament. En la sisena onada han fidelitzat moltes farmàcies que també van usar aquest servei davant la gran quantitat de test d'antígens demandada. Però també van ser un suport important per a moltes botigues i altres empreses que no havien usat abans aquest tipus de servei.*

*Al centre de la ciutat sempre reparteixen amb bicicleta, però per a distàncies una mica més llargues, com acudir a la base de la multinacional per a recollir mercaderies, solen optar per vehicles més grans com ara furgonetes a gas. Confirmen que la bicicleta no té rival en distàncies curtes dins de ciutat. Fins i tot les grans companyies els demanen assessorament per a reduir la petjada de carboni de les seues flotes.*

*Consideren que el futur pròxim és incert per les fluctuacions relacionades amb la pandèmia, però afirmen que el comerç electrònic i la ciclogística han crescut molt i que sembla que es mantindran.*

## 5 Les activitats econòmiques vinculades als usos dels cicles

Les dades per a l'anàlisi, en termes de la Classificació Nacional d'Activitats Econòmiques<sup>165</sup> (CNAE-2009), de la situació de les branques i subbranques de les activitats productives associades a l'ús dels cicles han sigut facilitades pel Servei d'Estadístiques Econòmiques, Demogràfiques i Socials de l'Institut Valencià d'Estadística<sup>166</sup>.

Les fonts principals usades i explotades específicament pel Servei d'Estadístiques Econòmiques, Demogràfiques i Socials per a aquest estudi han sigut:

- Estadística estructural d'empreses: Sector industrial. Resultats per a la Comunitat Valenciana, 2019<sup>167</sup>.
- Estadística estructural d'empreses: Sector comerç. Resultats per a la Comunitat Valenciana, 2019<sup>168</sup>.
- Estadística estructural d'empreses: Sector serveis. Resultats per a la Comunitat Valenciana, 2019<sup>169</sup>.

---

165 «Real Decreto 475/2007, de 13 de abril, por el que se aprueba la Clasificación Nacional de Actividades Económicas 2009 (CNAE-2009)» (s.d.), <https://www.boe.es/buscar/pdf/2007/BOE-A-2007-8824-consolidado.pdf>.

166 «Inicio. Portal Estadístico de la Generalitat Valenciana. Generalitat Valenciana», Portal Estadístico de la Generalitat Valenciana, s.d., <https://pegv.gva.es/ca/>.

167 «Estadística estructural de empresas: Sector industrial. Portal Estadístico de la Generalitat Valenciana. Generalitat Valenciana», Portal Estadístico de la Generalitat Valenciana, s.d., <https://pegv.gva.es/ca/>.

168 «Estadística estructural d'empreses: Sector comerç. Portal Estadístico de la Generalitat Valenciana. Generalitat Valenciana», Portal Estadístico de la Generalitat Valenciana, s.d., <https://pegv.gva.es/ca/>.

169 «Estadística estructural d'empreses: Sector servicis. Portal Estadístico de la Generalitat Valenciana. Generalitat Valenciana», Portal Estadístico de la Generalitat Valenciana, consulta 15 maig 2022, <https://pegv.gva.es/ca/>.

D'altra banda, el Servei d'Estadístiques Econòmiques, Demogràfiques i Socials també ha recorregut al document *Enquesta industrial anual de productes. Resultats per a la Comunitat Valenciana, 2019*<sup>170</sup> de l'Institut Valencià d'Estadística, primer, per a destacar en cada classe CNAE-2009 els grups de codis PRODCOM<sup>171</sup>, a priori més relacionats amb l'objecte de la petició, i així poder calcular quina és la seua importància dins de la seua classe CNAE-2009 quant al seu valor produït.

Cal apuntar que moltes d'aquestes activitats vinculades a l'ús dels cicles no estan incloses en la CNAE-2009, motiu pel qual les persones professionals que s'hi dediquen trien una altra activitat genèrica. Aquest aspecte ha sigut un dels temes a tractar en la consulta feta a les empreses del sector econòmic de la bicicleta a la Comunitat Valenciana.

## 5.1 Fabricació dels cicles i dels seus accessoris

La fabricació de cicles està identificada respecte a la CNAE-2009 amb el codi 3092 "Fabricació de bicicletes i de vehicles per a persones amb discapacitat".

Aquesta identificació inclou:

- 1 La fabricació de bicicletes, de tàndems, de tricicles i altres cicles, sense motor.
- 2 La fabricació de bicicletes i tricicles d'infants.
- 3 La fabricació de vehicles per a persones amb mobilitat reduïda, amb motor o sense.
- 4 La fabricació de parts i d'accessoris de vehicles per a persones amb mobilitat reduïda.
- 5 La fabricació de cotxets per a infants.

Per tant, hi ha empreses amb aquest codi que no recauen en la fabricació de cicles; es desconeix quin percentatge representa el sector de la mobilitat reduïda i el de cotxets per a infants. No se sap si aquest codi acolliria les bicicletes de càrrega.

I d'altra banda, hi ha altres empreses que treballen en el domini de la fabricació dels cicles que no figuren en aquest codi i que recauen en altres codis:

---

170 «Enquesta industrial anual de productes. Portal Estadístico de la Generalitat Valenciana. Generalitat Valenciana», Portal Estadístico de la Generalitat Valenciana, s.d., <https://pegv.gva.es/ca/>.

171 «INEbase/Industria, energía y construcción/Industria/Encuesta Industrial Anual de Productos/Lista PRODCOM», consulta 3 maig 2022, <https://www.ine.es/daco/daco42/encindpr/prodcom.htm>.



— 3091 *Fabricació de motocicletes*

La fabricació de cicles equipats amb un motor auxiliar 30.91, és el cas de molts dels fabricants exclusius de bicicletes elèctriques

— 3240 *Fabricació de jocs i joguets*

La fabricació de joguets amb rodes concebuts per a ser muntats per infants, i que compren les bicicletes i tricicles de plàstic

— 4649 *Comerç a l'engròs d'altres articles d'ús domèstic*

Moltes empreses de muntatge de bicicletes elèctriques i de fabricació de bicicletes per a serveis de bicicleta pública

— 9529 *Reparació d'altres efectes personals i articles d'ús domèstic*

Les activitats de manteniment i reparació dels cicles que inclouen les unitats de fabricació

La resta d'equipament per a la pràctica ciclista podria estar en aquest cas sense especificar l'activitat ciclista en el codi 3230 "Fabricació d'articles d'esport". En la taula 23 es poden consultar les dades extretes per als codis relacionats amb la fabricació dels cicles i dels seus accessoris. En els codis consultats relacionats amb la fabricació dels cicles i dels seus accessoris no hi ha diferències entre els resultats per empresa i per local.

En la taula 24 per a cada classe CNAE-2009 relacionada amb la fabricació dels cicles i dels seus accessoris s'han destacat els grups de codis PRODCOM a priori més relacionats amb l'objecte de la petició, i s'ha calculat quina és la seua importància dins de la seua classe CNAE-2009 quant al seu valor produït.

**Taula 23. Resultats de les empreses vinculades amb la fabricació dels cicles i dels seus accessoris amb seu a la Comunitat Valenciana**

CNAE-2009	Nombre d'empreses	Nombre de locals	Xifra de negocis (milers d'euros)	Personal ocupat mitjà	Valor afegit brut a cost dels factors (milers d'euros)
3091 +3092	10	11	41.170	118	7.066
3230	27	27	20.772	216	6.070
3240	159	161	301.638	1.707	91.542

Font: Estadística estructural d'empreses: sector industrial, comerç i serveis. Any 2019. Explotació específica. Resultats de les empreses amb seu central a la Comunitat Valenciana. Institut Valencià d'Estadística.

**Taula 24. Codis PRODCOM relacionats amb el disseny i la fabricació de bicicletes**

CNAE-2009	PRODCOM		%
3091+3092	3092100008	Bicicletes i altres cicles sense motor (inclosos tricicles de repartiment).	92,13
	3092301007	Parts de bicicletes i cicles sense motor: bastidors i forquetes.	
	3092306006	Les altres parts i accessoris de bicicletes i altres vehicles anàlegs sense motor (excepte aparells d'enllumenat o de senyalització visual de la mena dels usats en bicicleta).	
	3091130007	Motocicletes i ciclomotors, motocicletes amb pedals i sidecars (inclou bicicletes elèctriques) (excepte amb motor d'èmbol alternatiu de combustió interna).	
3230	3230151003	Guants, mitenes i manyoples dissenyats específicament per a la pràctica de l'esport, de cuir.	0,0
3240	3240310009	Joguets de rodes dissenyats per a infants (tricicles, passejadors, patinets, etc.), excepte bicicletes; cotxes; cadires de rodes per a ninfes.	13,38

Font: Enquesta industrial anual de productes. Resultats per a la Comunitat Valenciana, 2019. Dades definitives. Explotació específica. Institut Valencià d'Estadística.

Com a característica rellevant d'aquesta operació cal indicar que la població de referència està formada, en general, pels establiments industrials pertanyents a empreses amb vint o més persones ocupades.

## 5.2 Distribució dels cicles i dels seus accessoris

La venda dels cicles i de les seues peces i accessoris a l'engròs recau en el codi CNAE 4649 "Comerç a l'engròs d'altres articles d'ús domèstic". Com s'ha apuntat anteriorment, moltes empreses de muntatge de bicicletes elèctriques i bicicletes per a serveis de bicicleta pública figuren amb aquest codi.

Quant a la venda de cicles al detall, respecte a la venda directa però no a la distribució, aquesta recau en el codi 4764 "Comerç al detall d'articles esportius en establiments", i englobant altres cicles podríem esmentar també el codi 4774 "Comerç al detall d'articles mèdics i ortopèdics en establiments especialitzats".

En la consulta a empreses del sector econòmic de la bicicleta, s'ha vist que empreses de venda al detall en línia recauen en el codi 4619 "Intermediaris del comerç de productes diversos".

**Taula 25. Resultats de les empreses vinculades amb la distribució dels cicles i dels seus accessoris amb seu a la Comunitat Valenciana**

CNAE-2009	Nombre d'empreses	Nombre de locals	Xifra de negocis (milers d'euros)	Personal ocupat mitjà	Valor afegit brut a cost dels factors (milers d'euros)
4649	1.173	1.258	1.478.566	5.484	201.840
4764	573	911	711.965	6.161	191.708

Font: Estadística estructural d'empreses: sector industrial, comerç i serveis. Any 2019. Explotació específica. Resultats de les empreses amb seu central a la Comunitat Valenciana. Institut Valencià d'Estadística.

**Taula 26. Resultats dels locals vinculats amb la distribució dels cicles i dels seus accessoris amb seu a la Comunitat Valenciana**

CNAE-2009	Nombre de locals	Xifra de negocis (milers d'€)	Personal empleat mitjà	Valor afegit brut a cost dels factors (milers de €)
4649	1.283	1.595.079	5.685	220.420
4764	809	552.845	4.334	128.858

Font: Estadística estructural d'empreses: sector industrial, comerç i serveis. Any 2019. Explotació específica. Resultats de les empreses amb seu central a la Comunitat Valenciana. Institut Valencià d'Estadística.

En la taula 25 es poden consultar les dades extretes per als codis relacionats amb la fabricació dels cicles i dels seus accessoris.

En la taula 26 es poden consultar les dades extretes per als codis relacionats amb la fabricació dels cicles i dels seus accessoris només pels locals.

### 5.3 Creació d'infraestructura ciclista

El codi 4211 "Construcció de carreteres i autopistes" és el codi que podria estar relacionat amb la creació d'infraestructura ciclista.

### 5.4 Lloguer ciclista

El lloguer ciclista de duració curta i mitjana vinculat a la pràctica turística i d'oci està identificat quant a la CNAE-2009 amb el codi 7721 "Lloguer d'articles d'oci i esportius", la qual cosa fa que siga difícil identificar el lloguer ciclista dins dels lloguers d'una altra mena de material d'oci i esportiu, de muntanya, nàutic, surf, etc.

També cal tindre en compte que hi ha moltes botigues que recauen en el codi CNAE 4774 “Comerç al detall d’articles mèdics i ortopèdics en establiments especialitzats”, on també es lloguen cicles. Aquestes botigues també s’ofereixen moltes vegades com a tallers de reparació.

També moltes empreses de cicloturisme i de formació ciclista tenen el seu propi parc ciclista i lloguen directament a les persones clients. Altres operadors turístics com ara centres d’oci, centres de vacances i hostalats proposen també el lloguer ciclista. En la taula 27 es poden consultar les dades extretes per als codis relacionats amb el lloguer ciclista, codi 7721 “Lloguer d’articles d’oci i esportius”.

**Taula 27. Resultats de les empreses vinculades amb el lloguer ciclista amb seu a la Comunitat Valenciana**

CNAE-2009	Nombre d’empreses	Nombre de locals	Xifra de negocis (milers d’euros)	Personal empleat mitjà	Valor afegit brut a cost dels factors (milers d’euros)
7721	136	148	15.544	466	5.519

Font: Estadística estructural d’empreses: sector industrial, comerç i serveis. Any 2019. Explotació específica. Resultats de les empreses amb seu central a la Comunitat Valenciana. Institut Valencià d’Estadística.

## 5.5 Formació ciclista

El codi 934 “Ensenyament fora d’establiment” és el codi relacionat amb la formació ciclista de les empreses participants en la consulta en el qual recau la seua activitat.

## 5.6 Cicloturisme

En la taula 28 es poden consultar les dades extretes relacionades amb el turisme. S’han inclòs les activitats econòmiques en el codi 55 “Serveis d’allotjament” i en el codi 56 “Serveis de menjars i begudes”. Resulta molt difícil calcular la importància de la part corresponent al cicloturisme. També s’han inclòs les activitats del codi 49 “Transport terrestre i per canonada”. Ocorre el mateix, és molt difícil calcular la importància del transport generat pel cicloturisme.

**Taula 28. Resultats de les empreses vinculades al cicloturisme amb seu a la Comunitat Valenciana**

CNAE-2009	Nombre d'empreses	Nombre de locals	Xifra de negocis (milers d'euros)	Personal empleat mitjà	Valor afegit brut a cost dels factors (milers d'euros)
49	14.083	14.384	4.384.402	51.305	1.771.539
55	2.008	2.399	1.681.377	22.359	863.772
56	30.017	33.266	5.024.587	134.490	2.005.596

Font: Estadística estructural d'empreses: sector industrial, comerç i serveis. Any 2019. Explotació específica. Resultats de les empreses amb seu central a la Comunitat Valenciana. Institut Valencià d'Estadística.

**Taula 29. Resultats dels locals vinculats al cicloturisme amb seu a la Comunitat Valenciana**

CNAE-2009	Nombre de locals	Xifra de negocis (milers d'euros)	Personal empleat mitjà	Valor afegit brut a cost dels factors (milers d'euros)
49	14.531	4.812.892	54.456	1.913.778
55	2.458	1.928.737	24.653	970.945
56	33.660	5.469.622	143.380	2.228.730

Font: Estadística estructural d'empreses: sector industrial, comerç i serveis. Any 2019. Explotació específica. Resultats de les empreses amb seu central a la Comunitat Valenciana. Institut Valencià d'Estadística.

En la taula 29 es poden consultar les dades extretes relacionades amb el turisme només per locals.

De la consulta a les empreses del sector es detecta que diverses empreses de cicloturisme comuniquen alta també en el codi 755 "Agències de viatges".

## 5.7 Ciclogística

En la taula 30 es poden consultar les dades extretes per als codis relacionats amb la ciclogística, codi 5320 “Altres activitats postals i de correus per als lliuraments” i 6312 “Portals web per a les plataformes”.

En la taula 31 es poden consultar les dades extretes per als codis relacionats amb la ciclogística només per locals.

En el codi 4941 “Transport de mercaderies per carretera” recau la distribució amb bicicleta.

S’afigen a aquests codis el codi 5221 “Activitats annexes al transport terrestre”, indicat per una de les empreses de ciclogística que ha participat en la consulta.

**Taula 30. Resultats de les empreses vinculades amb la ciclogística amb seu a la Comunitat Valenciana**

CNAE-2009	Nombre d'empreses	Nombre de locals	Xifra de negocis (milers d'euros)	Personal empleat mitjà	Valor afegit brut a cost dels factors (milers d'euros)
5320	1.842	1.909	216.230	3.377	67.958
6312	57	57	22.935	154	12.255

Font: Estadística estructural d'empreses: Sector industrial, comerç i serveis. Any 2019. Explotació específica. Resultats de les empreses amb seu central a la Comunitat Valenciana. Institut Valencià d'Estadística.

**Taula 31. Resultats dels locals vinculats amb la ciclogística amb seu a la Comunitat Valenciana**

CNAE-2009	Nombre de locals	Xifra de negocis (milers d'euros)	Personal empleat mitjà	Valor afegit brut a cost dels factors (milers d'euros)
5320	1.933	287.319	3.573	76.231
6312	61	27.363	178	14.791

Font: Estadística estructural d'empreses: Sector industrial, comerç i serveis. Any 2019. Explotació específica. Resultats de les empreses amb seu central a la Comunitat Valenciana. Institut Valencià d'Estadística.

## 6 Impactes ambientals i socials

Les activitats vinculades als cicles incideixen també en altres esferes més enllà de l'econòmica, generant impactes econòmics en les esferes ambiental i social. En aquesta línia, a Espanya el document de referència és *Cuentas ecológicas del transporte* publicat per Ecologistes en Acció en 2014, ja esmentat anteriorment.

En aquest estudi no es procedirà a estimar aquests impactes ambientals i socials derivats de les pràctiques ciclistes, però s'hi exposaran algunes consideracions que caldria tindre en compte en el moment en què s'aborden.

Els impactes en l'esfera ambiental serien els relacionats amb l'energia i els materials requerits per la mobilitat ciclista, les emissions de la mobilitat, la contaminació i els gasos d'efecte d'hivernacle, el soroll, la biodiversitat, etc.

Quant als impactes en l'esfera social, caldria estimar els impactes sobre la seguretat. Segons les dades de sinistralitat ciclista que apareixen en el *Libro blanco sobre la protección de las personas usuarias de la bicicleta en la Comunitat Valenciana. Plan de choque para la reducción de la siniestralidad*<sup>172</sup>, en què participen diverses entitats, la Comunitat Valenciana es troba entre aquelles comunitats amb més percentatge de persones ciclistes mortes i ferides hospitalitzades sobre el total de mortes i ferides hospitalitzades a Espanya (11 %) per a l'any 2016.

---

172 «Libro blanco sobre la protección de las personas usuarias de la bicicleta en la Comunitat Valenciana. Plan de choque para la reducción de la siniestralidad» (Generalitat Valenciana, s.d.), <https://politicaterritorial.gva.es/documents/20088661/73471283/Libro+blanco+sobre+protecci%C3%B3n+de+personas+usuarias+de+la+bicicleta+en+la+Comunitat+Valenciana/de3deb2f-fc91-498d-ad2d-e86331c5d4c9>.

Per a estimar aquests impactes caldria tindre dades que caracteritzaren els sinistres i la influència territorial d'aquests sinistres, però també conèixer qüestions relacionades amb la percepció de la seguretat per part de les persones usuàries ciclistes.

Pel que fa als impactes en l'esfera social, s'haurien d'obtindre dades vinculades amb la sostenibilitat de les activitats, com ara la capacitat de resiliència, dependències de l'exterior, proximitat de les cadenes de valor, el temps dedicat als desplaçaments, així com les relacionades amb l'autonomia, la diversitat, l'equitat, la convivencialitat, etc., i les conseqüències sobre la salut i els efectes sobre la sanitat pública.



## 7 Les perspectives de futur

Segons l'Estratègia estatal de la bicicleta, en l'actualitat hi ha un mercat efectiu i en expansió entorn de la bicicleta, amb una demanda creixent de clientela. Les qualitats associades a aquest sector, com el seu caràcter sostenible i l'elevada capacitat d'evolució tècnica, innovació i digitalització, el situen amb un important potencial com a motor d'ocupació qualificada.

Quant a l'evolució de la mobilitat a escala estatal, cal tindre en compte que amb l'entrada en vigor de la Llei 7/2021, de 20 de maig, de canvi climàtic i transició energètica<sup>173</sup>, les ciutats de més de 50.000 habitants estan obligades a establir zones de baixes emissions urbanes (ZBE) com a mesura essencial per a la millora de la qualitat de l'aire. Cal tindre en compte que a la Comunitat Valenciana un 45,17 % de la població viu en municipis de més de 50.000 habitants, segons els principals resultats de les xifres oficials de població, revisió del padró municipal, de l'Institut Valencià d'Estadística (IVE).

Amb la restricció de la circulació dels vehicles privats motoritzats, en les zones de baixes emissions els cicles jugaran un paper clau quant a la mobilitat de persones i mercaderies. De fet, l'Ajuntament de València va arrancar l'estudi de ZBE el novembre de 2021.

També hi ha canvis socials que permeten estimar una millor percepció de la mobilitat ciclista en els pròxims anys, que s'ha vist amplificada amb la situació sobrevinguda de la pandèmia de la COVID-19. Hi ha factors socials sobre la percepció de les qüestions ambientals, canvi climàtic, calfament global, contaminació de l'aire, etc.

---

173 «Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética» (s.d.), <https://www.boe.es/boe/dias/2021/05/21/pdfs/BOE-A-2021-8447.pdf>.

I també la importància de l'activitat física per a la cura de la salut física i mental sembla haver arribat a la població, la qual cosa pot augurar un creixement de la pràctica ciclista, independentment que els cicles s'associen més a la pràctica esportiva que a la mobilitat quotidiana.

En aquest document s'han recollit totes les dades disponibles a què s'ha pogut accedir. A més de la pràctica quotidiana, calen més dades de l'evolució de la pràctica d'oci i esportiva, de turisme i professional, ja que això permetria estimar els impactes econòmics sobre els sectors de l'economia ciclista analitzats: l'evolució del parc de bicicletes i en les vendes ciclistes, del mercat de bicicletes de pedaleig elèctriques, els modes de distribució i també l'evolució en les polítiques públiques.

Per a poder dur a terme una demanda de la pràctica ciclista, caldria que es generaren més dades sobre la demanda i la pràctica ciclista. Això permetria construir diversos escenaris de futur amb projeccions de la mobilitat ciclista que seria esperable. Per a arribar a unes xifres orientatives caldria fer massa suposicions, la qual cosa convertiria les estimacions en més incertes. No obstant això, aconseguir unes estimacions tan acurades com siga possible ajudaria a identificar les prioritats futures en les polítiques ciclistes.

Caldria que aquesta demanda tinguera en compte qüestions territorials, en relació amb el que pot passar en els centres de les ciutats més grans i el que ocorre en la perifèria o en les àrees metropolitanes. La topografia a la Comunitat Valenciana pot ser un element limitant, però que amb els cicles de pedaleig assistit elèctricament podria veure's solucionat.

És important deixar clar que totes aquestes tendències apunten al creixement de manera més lenta o més ràpida, qüestió més complicada de preveure, però l'ús de la bicicleta augmentarà en tota mena de pràctiques.

D'altra banda, cal analitzar si existix a la Comunitat Valenciana un document estratègic, un full de ruta, que assenyalen objectius mesurables quant als desplaçaments ciclistes.

La Conselleria d'Agricultura, Desenvolupament Rural, Emergència Climàtica i Transició Ecològica, a través de la Direcció General de Canvi Climàtic, ha licitat recentment el Pla valencià integrat d'energia i canvi climàtic (PVIIECC).

Tal com s'indica en la nota de premsa<sup>174</sup>, el PVIECC serà el full de ruta del Consell per a la descarbonització de l'economia, l'adaptació i la mitigació del canvi climàtic, així com la conscienciació social i la capacitat socioeconòmica per a la transició ecològica.

Un altre document coordinat per la Conselleria d'Agricultura, Desenvolupament Rural, Emergència Climàtica i Transició Ecològica, i desenvolupat sota el marc de referència de l'Agenda 2030 i dels Objectius de Desenvolupament Sostenible (ODS), que s'ha consultat és l'Estratègia valenciana de canvi climàtic i energia 2030<sup>175</sup>, en què la mobilitat sostenible es considera un element fonamental per a la consecució d'aquests objectius.

En els indicadors de seguiment de mobilitat i transport d'aquesta estratègia no hi ha indicadors que involucren els desplaçaments ciclistes. Tampoc hi ha objectius fixats per a aquests indicadors.

D'altra banda, s'ha consultat el programa *UNEIX. Document estratègic per a la millora de la mobilitat, infraestructures i el transport a la Comunitat Valenciana* coordinat per la Vicepresidència Segona i la Conselleria d'Habitatge i Arquitectura Bioclimàtica, en què es defineixen les principals línies estratègiques d'actuació que cal seguir i desenvolupar en matèria de mobilitat, infraestructures i serveis de transport en el període 2018-2030.

En aquest document tampoc s'assignen objectius mesurables quant als desplaçaments ciclistes.

En relació amb les polítiques que cal posar en marxa en el marc de la reconstrucció social i econòmica a conseqüència de la crisi provocada per la pandèmia de la COVID-19, la Generalitat va impulsar i va acordar, en 2020, amb els agents socials, el full de ruta en matèria de polítiques públiques, que es va reflectir en el document *Alcem-nos. Acord social*.

L'acord planteja diferents plans i accions en què es considera la mobilitat no motoritzada, concretament la relacionada amb la bicicleta es troba en la línia estratègica 41 "Pla d'impuls a la bicicleta i a l'àmbit dels vianants". Aquest acord preveu accions que afecten els desplaçaments ciclistes, però tampoc es plantegen objectius mesurables.

---

174 «Transició Ecològica licita la redacció del Pla valencià integrat d'energia i canvi climàtic», Generalitat Valenciana, 9 agost 2021, [https://www.gva.es/va/inicio/area\\_de\\_prensa/not\\_detalle\\_area\\_prensa?id=970436](https://www.gva.es/va/inicio/area_de_prensa/not_detalle_area_prensa?id=970436).

175 «Estrategia de Cambio Climático y Energía de la Comunitat Valenciana 2020-2030» (Generalitat Valenciana. Conselleria de Agricultura, Desarrollo Rural, Emergencia Climática y Transición Ecológica, s.d.), <https://agroambient.gva.es/documentos/163279113/168560465/Estrategia+Valenciana+de+Cambio+Clim%C3%A1tico++y+Energ%C3%ADa.pdf/f2348026-d978-4361-a0ab-d83fd16476ee?t=1649244569811>.

Finalment, quant al finançament, el pla de recuperació de la Unió Europea Next Generation EU<sup>176</sup> es dirigeix sobretot, pels temes de la COVID-19, a reestructurar l'economia, i pot aprofitar-se perquè uns certs sectors d'aquesta siguin impulsats. Volem apuntar que la inversió està dirigida al cotxe elèctric i es perd d'alguna manera l'oportunitat de reestructurar l'economia cap a energies més verdes o cap a sectors més verds. És un tema polèmic, però cal destacar totes les oportunitats que hi ha d'inversió; que aquestes es dirigeixen no sols a infraestructura, que és també necessària i necessita més inversió, sinó també a governança, comunicació i altres dimensions de la política integral ciclista. Per a poder aprofitar aquests fons, cal que hi haja personal tècnic dins de l'Administració pública que tinga experiència i formació per a gestionar-los per a afrontar l'esforç administratiu que comporten.

La European Cyclists' Federation (ECF) va publicar 27 guies específiques per a ajudar les diferents autoritats dels diferents països a beneficiar-se dels fons estructurals de la Unió Europea<sup>177</sup>. L'ECF apunta que mai hi ha hagut una oportunitat de finançament europeu per a inversions ciclistes com la que es presenta ara. Aquestes guies inclouen el programa Next Generation EU i altres programes d'interés. Per a entendre les oportunitats que ofereixen aquests programes a Espanya, es pot consultar la guia *Desbloqueo de fondos de la UE para inversiones en ciclismo. Guía para documentos del programa 2021–2027 - España*<sup>178</sup>.

---

176 «NextGenerationEU», s.d., [https://europa.eu/next-generation-eu/index\\_es](https://europa.eu/next-generation-eu/index_es).

177 «Unlocking Cycle Investments from EU Structural Funds. ECF Guide», ECF, s.d., <https://www.ecf.com/unlocking-cycle-investments>.

178 Kolczyńska i Küster, «Desbloqueo de fondos de la UE para inversiones en ciclismo. Guía para documentos del programa 2021–2027 - España».

## 8 Algunes conclusions i recomanacions

Després de la situació extraordinària esdevinguda amb la pandèmia del virus SARS-CoV-2, s'han posat encara més en relleu els efectes beneficiosos de l'ús dels cicles.

Més enllà de les polítiques ciclistes que han estat desenvolupant les administracions locals valencianes, quant a la pacificació del trànsit i al foment dels desplaçaments ciclistes quotidians, cal un marc que definisca la política autonòmica. Aquest marc ha de permetre l'increment de les pràctiques ciclistes (quotidiana, d'oci, esportiva i de turisme) en condicions de justícia i equitat.

Una elevació de la pràctica ciclista farà possible un increment dels impactes econòmics, socials i ambientals dels usos dels cicles a la Comunitat Valenciana.

### 8.1 Política integral ciclista

Com ja s'ha vist anteriorment, una política integral ciclista sempre tindrà menors costos que una política de transports per carretera o de transport públic.

Ara mateix hi ha un retard generalitzat quant a l'escassa representació en els pressupostos de la Generalitat d'una política integral ciclista, inclosa la infraestructura.

A més, cal treballar perquè la bretxa social en la pràctica ciclista es reduïska. El futur de la mobilitat ciclista implica fer que els cicles arriben als grups de persones que ara no estan usant-los. Com per exemple els infants i les persones més joves, que són les futures persones treballadores; les dones, la meitat de la població i també consumidores; les persones majors, com a eina per a la prevenció del sedentarisme i la dependència, i en

general, els grups amb menys recursos, ja que són aquests els que poden tindre més necessitats.

També cal una planificació per a trencar una possible bretxa territorial.

Per a augmentar l'impacte dels usos dels cicles, el primer que cal és operar en cada àmbit de la política integral ciclista per a aconseguir que la mobilitat ciclista arribe a totes les persones.

- Elaborar una estratègia valenciana de mobilitat ciclista, que establisca accions en tots els àmbits de la política integral ciclista per a fer accessible la mobilitat ciclista a les persones que habiten i visiten la Comunitat Valenciana, tant per motius de mobilitat quotidiana com per oci, esport i turisme. Es necessita el suport de la resta d'administracions, institucions, empreses i organismes amb incidència en les polítiques ciclistes. I que establisca objectius mesurables quant als cicles com a eina dirigida principalment al canvi d'hàbit dels desplaçaments insostenibles als actius i sostenibles.
- Augmentar el pressupost de la Generalitat en polítiques ciclistes, inclòs el pressupost en infraestructura.
- Promoure la formació ciclista a gestors i tècnics de la Generalitat i d'altres administracions públiques, a equips tècnics externs d'enginyeria, arquitectura, etc.
- Coordinar el desenvolupament dels PMUS com a eines clau per a assajar nous models de mobilitat que facen créixer la pràctica ciclista en el territori valencià.
- Integrar els cicles en la resta de la planificació de la Generalitat.
- Modificar el marc normatiu del transport de bicicletes en els trens FGV i en els serveis regulars de transport de viatgers per carretera.
- Modificar el marc normatiu urbanístic per a facilitar la instal·lació d'empreses de serveis d'aparcament tancat o de llarga duració.
- Promoure la Mesa de la Bicicleta, amb l'establiment d'un procés de participació estable entre l'administració autonòmica i els agents socials d'impuls de la bicicleta.
- Promoure l'Agència de la Bicicleta, amb la introducció d'equips ocupats a desenvolupar l'estratègia integral ciclista a tots els nivells administratius.
- Promoure un observatori de la bicicleta amb publicacions periòdiques i jornades de divulgació de l'ús de la bicicleta.

- Elaborar estratègies de promoció ciclista en el treball, en els estudis, en tasques relacionades amb les cures, etc., entre els xiquets, les persones majors, dones, per motius de salut, etc., que animen els canvis de comportament, començant per campanyes de promoció de l'ús de la bicicleta entre el personal de la Generalitat.
- Incorporar la representació positiva dels usos dels cicles en les campanyes de comunicació de la Generalitat i entitats associades.
- Donar suport al desenvolupament de la pràctica ciclista entre els infants, amb programes de formació en els centres educatius (Primària, Secundària, centres de Formació Professional, universitats, etc.), afavorint els desplaçaments als centres educatius amb bicicleta. Promoure la mobilitat ciclista mitjançant la pràctica esportiva i el cicloturisme.
- Facilitar l'accés de les persones majors als cicles i als cicles elèctrics amb assistència al pedaleig a través d'ajudes per a la compra a totes les persones jubilades.

## 8.2 Infraestructura ciclista

La infraestructura no és l'únic àmbit de la política integral ciclista en què calen inversions, però sí que resulta ser l'àmbit en el qual es concentren més esforços, no sols a l'hora de disposar de recursos propis, sinó també d'investigació de fonts de finançament en l'àmbit estatal i europeu.

Com ja s'ha apuntat, ara mateix hi ha un retard generalitzat quant a l'escassa representació en els pressupostos de la Generalitat el desenvolupament d'una política integral ciclista, que afecta també la infraestructura autonòmica. I no sols el retard en termes quantitius, sinó també en termes qualitius (discontinuitats, problemes d'accessibilitat, qualitat baixa quant a certes actuacions, sobretot en els encreuaments, falta de manteniment, etc.).

Això també ha sigut conseqüència del nivell baix en formació ciclista de les persones desenvolupadores dins i fora de l'administració autonòmica, dels equips d'enginyeria i arquitectura contractats, etc.

En tot cas, una política ciclista eficaç implica un desenvolupament quantitatiu i qualitatiu de la infraestructura ciclista autonòmica, però més enllà d'aquest desenvolupament, el que cal és solucionar les discontinuitats de la xarxa i fer-la accessible als nuclis urbans on es concentra la població. La solució de les discontinuitats tindria un impacte sobre la

pràctica ciclista amb una relació cost/benefici millor que l'extensió ràpida de quilòmetres d'infraestructura discontinua.

Com més gran siga la diversitat de les persones usuàries, major seran els impactes d'aquestes infraestructures.

- Elaborar un pla d'infraestructura ciclista que preveja les vies ciclistes i també les vies compartides de velocitat moderada. Homogeneïtzar la nomenclatura dels tipus de vies ciclistes d'acord amb la normativa vigent. Introduir el concepte de xarxa ciclable que integra, a més de les vies ciclistes, les vies compartides.
- Fomentar la realització d'inventaris dels camins públics municipals. Una estimació de l'extensió total d'aquestes vies en quilòmetres totals, per a les dues categories, servirà per a poder quantificar els impactes econòmics associats a aquesta oferta d'infraestructura ciclable.
- Elaborar un manual per al disseny de vies ciclistes interurbanes incloses en la Xarxa d'Itineraris No Motoritzats de la Comunitat Valenciana (XINM), per a homogeneïtzar criteris en el territori valencià, amb criteris de seguretat, de confort i d'inclusivitat, tenint en compte els col·lectius més vulnerables.
- Elaborar unes recomanacions per a les administracions locals per a la infraestructura ciclista urbana, per a homogeneïtzar criteris en el territori valencià, de seguretat, de confort i d'inclusivitat, tenint en compte els col·lectius més vulnerables.
- Elaborar un manual de senyalització d'orientació en vies ciclistes interurbanes, rutes cicloturístiques i de la xarxa ciclable autonòmica, que incloga la XINM però també que incloga camins públics municipals.
- Promoure accions d'intermodalitat, amb aparcament ciclista segur en totes les estacions d'FGV i en la resta de nodes de transport públic, així com l'estudi d'altres centres d'atracció de desplaçaments i la millora de la infraestructura ciclista (inclòs l'aparcament), com per exemple els centres hospitalaris i educatius.
- Elaborar un manual d'aparcaments ciclistes per al territori de la Comunitat Valenciana amb un document que marque propostes d'actuació a les administracions públiques, i que detalle les característiques tècniques que s'hagen de tindre en compte perquè les administracions, els centres de treball i altres centres atractors de desplaçaments promocionen la creació d'aparcaments tancats, segurs i còmodes.



- Revisar el marc normatiu urbanístic per a facilitar la instal·lació d'empreses de serveis d'aparcament tancat o de llarga duració en les ubicacions pertinents.
- Establir una estratègia d'ampliació d'aparcaments, amb proposta d'aparcaments al carrer, de llarga duració, d'alta ocupació i en estacions de transport públic.
- Crear una xarxa i un mapa d'aparcaments ciclistes segurs a la Comunitat Valenciana amb informació dels serveis que inclou.
- Promoure la creació de serveis de bicicleta pública en els municipis i les àrees urbanes, així com de serveis de bicicletes compartides amb bicicletes elèctriques en àrees metropolitanes i municipis amb pendents elevats.
- Millorar la informació digital d'accés obert de la infraestructura ciclista, donant informació de característiques de la infraestructura que ajude a fomentar els desplaçaments ciclistes quotidians, però també els turístics, els d'oci i els esportius.
- Conèixer millor l'accidentalitat en cicles per a desenvolupar accions que ajuden per a la seua reducció.

### **8.3 Caracterització de la pràctica ciclista i de la demanda**

Per a poder avaluar, quantificar i qualificar les pràctiques ciclistes a la Comunitat Valenciana cal tindre fonts de dades pròpies. Com s'ha apuntat en diverses ocasions, cal tindre dades pròpies no sols per a poder avaluar, sinó també per a poder establir comparacions respecte a altres fonts de dades disponibles a escala estatal i europea.

Aquestes dades poden ajudar a conèixer millor com s'estan desenvolupant aquestes pràctiques ciclistes i alimentar la presa de decisions quant a la definició de les polítiques ciclistes de la Generalitat i quant als pressupostos en polítiques ciclistes.

Amb aquestes dades es pot procedir a avaluar els impactes econòmics derivats de les pràctiques ciclistes.

L'ús de la XINM es pot mesurar amb comptadors, observacions i analitzant el comportament de les persones en les enquestes.

- Fer el Baròmetre de la bicicleta, una enquesta periòdica de mobilitat d'àmbit autonòmic, com es fa en altres comunitats autònomes, que permeta una visió sobre la pràctica ciclista en el conjunt del territori valencià, i sobre la seua evolució en el temps.
- Crear l'Observatori de la bicicleta, establint uns indicadors de bicicleta per a fer el seguiment i establir de quina manera obtindre les dades necessàries per al seu càlcul.
- Instal·lar comptadors en la infraestructura ciclista, en les vies ciclistes existents i des de la posada en marxa de qualsevol nova via ciclista. Comptadors que puguen diferenciar els desplaçaments ciclistes dels que es fan caminant o en vehicles no actius com els VMP.
- Fer observacions en localitzacions de la infraestructura ciclista que faciliten informació dels tipus d'usos en la xarxa específica i compartida.
- Coordinar-se amb el nivell administratiu estatal, en concret el MITMA, que està a càrrec del Pla estratègic nacional de la bicicleta, per a aconseguir que s'unifiquen les dades i els indicadors d'avaluació de les polítiques ciclistes en tot el país.
- Fer un estudi de preferències declarades de la població que ajude a establir accions dirigides a l'accés a la mobilitat ciclista de tots els grups de població.
- Dur a terme estudis qualitius i quantitius que oferisquen el coneixement necessari per a poder prendre decisions polítiques. Per exemple, en temes de seguretat viària: no sols saber quantes col·lisions i on passen, sinó qui les pateix i com.
- Obtindre informació i fer un estudi de dades de robatori dels cicles per a millorar accions sobre aquest tema.

### **8.3.1 Caracterització de les pràctiques quotidianes**

Cadascun dels PMUS estudia en major o menor detall la realitat municipal, però la gran majoria presenten mancances a l'hora d'exposar dades bàsiques fonamentals per a obtindre una visió conjunta de la mobilitat ciclista en el territori amb dades comparables. Algunes d'aquestes dades serien: nombre de viatges ciclistes diaris, repartiment modal diferenciant la mobilitat ciclista, la freqüència d'ús de la bicicleta, etc. Caldria conèixer la metodologia emprada per a la investigació i la mostra de població considerada.

Mentre que els dos indicadors anteriors es poden obtenir amb comptatges, aquest tercer només es pot aconseguir amb enquestes.

Les enquestes han d'incloure diferents aspectes sociològics per a saber si s'està arribant a totes les persones.

- Coordinar la metodologia emprada en les enquestes de mobilitat dels diferents plans metropolitans.
- Coordinar les dades recollides en els PMUS, establir les dades bàsiques fonamentals que es volen extraure de les enquestes de mobilitat dels PMUS per a obtenir una visió conjunta de la mobilitat ciclista en el territori, amb dades comparables. Algunes d'aquestes dades serien: nombre de viatges ciclistes diaris, repartiment modal diferenciant la mobilitat ciclista, la freqüència d'ús de la bicicleta, etc. Caldrien dades sobre la metodologia emprada per a la investigació i la mostra de població considerada.
- Obtindre dades sobre tipus d'usos, caracterització de les persones usuàries i de les potencials que poden usar els cicles per a dirigir la promoció en funció de la caracterització.
- Obtindre dades sobre l'espai rural.
- Fer enquestes de l'ús dels cicles en el treball, en els estudis, per desplaçaments relacionats amb les cures, etc.

### **8.3.2 Caracterització de les pràctiques d'oci i esportives**

- Introduir en l'enquesta autonòmica de mobilitat preguntes específiques sobre l'ús de la mobilitat ciclista per motius d'oci i esportius, com per exemple distàncies mitjanes recorregudes, duració de les eixides, tipus de bicicletes emprades, lloc d'eixida, si es fa amb companyia o no, la freqüència, la ubicació, etc.
- Elaborar una enquesta d'hàbits esportius a escala autonòmica, tal com ocorre en altres comunitats autònomes com Catalunya, País Basc, Andalusia i Aragó, per exemple.
- Recollir dades a través de les institucions de ciclisme esportiu, FCCV i clubs (tot ciclista esportiu sol estar afiliat, per qüestions relacionades amb l'assegurança per a la pràctica esportiva). Aquestes dades permeten tindre una visió precisa de les pràctiques i dels impactes econòmics de les pràctiques federatives.

- Utilitzar dades recollides per mitjà dels diferents aplicatius que usen les persones ciclistes esportives.
- Fer enquestes específiques en localitzacions de la infraestructura ciclista on se sap que es fa un ús relacionat amb l'oci (parcs urbans, parcs naturals, vies verdes, etc.) i un ús esportiu (colls de muntanya, etc.).
- Fer enquestes específiques en els centres BTT per a fer el seguiment de la pràctica esportiva ciclista amb BTT.
- Instal·lar comptadors en localitzacions de la infraestructura ciclista on se sap que es fa un ús d'oci (parcs urbans, parcs naturals, vies verdes, etc.) i un ús esportiu (colls de muntanya, etc.).
- Fer observacions en localitzacions de la infraestructura ciclista on se sap que es du a terme un ús relacionat amb l'oci (parcs urbans, parcs naturals, vies verdes, etc.) i un ús esportiu (colls de muntanya, etc.).

### **8.3.3 Caracterització de les pràctiques turístiques**

- Incorporar a les estadístiques qüestions de turisme per a conèixer quantes persones practiquen el ciclisme en les seues vacances a la Comunitat Valenciana i els motius de la pràctica ciclista durant les seues vacances.
- Fer enquestes específiques en localitzacions dels CN-VV on se sap que es fa un ús turístic.
- Instal·lar comptadors en localitzacions dels CN-VV on se sap que es fa un ús turístic.
- Fer observacions en localitzacions de la infraestructura ciclista dels CN-VV on se sap que es fa un ús turístic.
- Fer estudis específics en altres CN-VV o altres llocs amb atracció turística.

### **8.3.4 Anàlisi de la demanda**

La demanda ciclista és una dada que es pot usar per a emmarcar o projectar qüestions econòmiques vinculades als cicles. A més és una eina molt útil per a prendre decisions polítiques.

- Per a conèixer el possible canvi modal cap a la bicicleta des d'altres modes cal tindre en compte el tipus de desplaçaments.

- Incloure preguntes en les enquestes sobre el comportament en la població general i les actituds cap a la mobilitat ciclista, les barreres i motivacions, la intenció d'ús, les percepcions del medi construït i del medi social en relació amb la mobilitat ciclista.
- Fer una millor caracterització i anàlisi de captació modal a partir de les preferències de les persones usuàries (declarades o revelades) i dels diferents rangs de mobilitat i motivacions de viatge.
- Fer una estimació més afinada, respecte a la XINM i respecte a l'estudi, per tipus, del possible canvi modal cap a la mobilitat ciclista des dels diferents modes:
  - A partir de les dades de repartiment modal.
  - Tenint en compte el tipus de desplaçament.
  - Establiment d'unes ponderacions associades a condicionants a escala municipal com els pendents, la densitat de població, la motorització, etc.
  - Complementació amb altres enquestes de mobilitat comparables.
  - Elaboració d'estimacions de futur d'evolució temporal de la demanda que tinguen en compte l'evolució de les variables socioeconòmiques i territorials.

## **8.4 Pressupostos de la Generalitat per a la posada en marxa de la política integral ciclista**

El fet de conèixer els pressupostos de les administracions públiques no sols serveix per a poder avaluar l'impacte econòmic de les polítiques ciclistes, sinó també per a avaluar si aquestes polítiques estan sent equitatives. Es tracta de comprovar si està posant-se en marxa la política integral ciclista, que és la que garanteix que la mobilitat ciclista arribi a totes les persones.

Caldria conèixer quines són les despeses de les diferents àrees de l'Administració autonòmica i com han evolucionat aquestes despeses en els últims anys, i així poder estimar l'impacte econòmic.

També caldria avaluar els diferents programes estatals i europeus, fonts de finançament de la Generalitat per a la construcció d'infraestructura ciclista i altres.

- Augmentar el pressupost de la Generalitat en polítiques ciclistes, inclòs el pressupost en infraestructura.
- Dirigir el pressupost a augmentar personal dedicat a la gestió de la mobilitat ciclista dins de la Generalitat i en les administracions locals i supramunicipals.
- Incloure estratègies supramunicipals per a l'accés a la mobilitat ciclista en les àrees metropolitanes valencianes.
- Recollir dades de funcionament i inversions de les diferents àrees de l'Administració autonòmica.
- Identificar comptes dobles.
- Identificar els finançaments rebuts d'altres administracions de rang superior.
- Identificar els finançaments atorgats a altres administracions de rang inferior, empreses, particulars, etc.

## 8.5 Economia ciclista

Com ja s'ha comprovat, els usos dels cicles i les activitats econòmiques associades són molts i van més enllà de la fabricació i la venda dels cicles i dels seus complements.

Cal comptar amb persones formades a l'hora de dissenyar, implementar, avaluar i assessorar programes d'aprenentatge i foment de l'ús dels cicles com a mode de desplaçament habitual, i les estratègies i estructures que ho facen possible, com a via cap a la sostenibilitat.

- Elaborar un pla de suport i desenvolupament del sector econòmic ciclista que ha de considerar-se estratègic per a tota la Comunitat Valenciana.
- Elaborar un pla de potenciació de la mobilitat ciclista en les empreses de la Comunitat Valenciana.
- Confeccionar un mapa autonòmic amb les principals empreses del sector econòmic ciclista.
- Fer un estudi específic sobre el mercat de lloguer ciclista d'oci i turístic.
- Establir línies de suport i promoció del sector econòmic ciclista.
- Atorgar premis a les empreses del sector econòmic ciclista.
- Establir criteris d'equitat a l'hora de donar ajudes a les proves esportives.

- Oferir titulacions professionals respecte a noves ocupacions ciclistes en els centres educatius públics de Formació Professional a la Comunitat Valenciana.
- Implantar una estratègia de formació ciclista universal teòrica i pràctica amb l'objectiu de formar totes les persones en l'experiència real de circular amb confiança i seguretat de manera quotidiana.

## 8.6 Cicloturisme

El turisme ciclista està en ple desenvolupament a Europa i pot generar una activitat econòmica molt important a la Comunitat Valenciana, amb un fort valor afegit i una forta intensitat de llocs d'ocupació no deslocalitzables que encaixa perfectament en el desenvolupament d'un turisme més sostenible.

A la Comunitat Valenciana ja hi ha establida una important infraestructura turística, sobretot en la costa, per tant encara calen més esforços d'inversió en infraestructura ciclista. El turisme ciclista esportiu i de BTT en zones interiors pot tindre un fort impacte si aquest es valora i es promociona més. Un altre turisme ciclista que cal tindre en compte és l'urbà.

Un dels aspectes que cal fomentar del cicloturisme és la seua connexió amb xarxes nacionals i internacionals. Respecte d'això, la Comunitat Valenciana presenta també una situació favorable per al seu desenvolupament pel fet de trobar-se en el seu territori la ruta Euro Velo EV-8 (tram de la xarxa transnacional Euro Velo, impulsada i gestionada per la Federació Europea de Ciclistes) i també la Via Litoral (impulsada pel Pla d'acció territorial de la infraestructura verda del litoral). Dos itineraris que posen en valor l'atractiu turístic i patrimonial de la Comunitat Valenciana.

- Elaborar una estratègia de cicloturisme a la Comunitat Valenciana.
- Assegurar la continuïtat de la xarxa ciclable autonòmica (tant amb la XINM com amb vies de trànsit calmat), així com la connexió amb els nuclis urbans per a assegurar-ne l'accessibilitat.
- Millorar la intermodalitat amb altres modes de transport.

## 8.7 Ciclogística

Els cicles de càrrega, electrificats o no, encara no han arribat a desenvolupar-se a la Comunitat Valenciana. De fet els trobem sobretot en les ciutats més grans.

Aquests es presenten com a elements clau per al desenvolupament de la pràctica quotidiana ciclista, ja que obrin noves possibilitats quant a l'acompanyament dels xiquets i uns certs desplaçaments professionals.

- Regular de manera coordinada l'oferta privada en els mercats de transport ciclista urbà i metropolitans i per a ús quotidià.
- Elaborar una estratègia de promoció dels cicles de càrrega en les empreses per a substituir els vehicles contaminants. Proposar manuals i guies per a facilitar la gestió dels vehicles de càrrega, incloent-hi l'aparcament.
- Proposar millores normatives per a facilitar l'ús de les bicicletes de càrrega.
- Assegurar la continuïtat de la xarxa ciclable autonòmica (tant amb la XINM com amb vies de trànsit calmat), així com la connexió amb els nuclis urbans per a assegurar-ne l'accessibilitat.
- Facilitar la trobada dels actors de la logística entorn de les plataformes de distribució de mercaderies a escala local.
- Fer costat a les empreses locals de ciclogística i missatgeria ciclista amb criteris socials i ambientals perquè puguen ser competitives davant de les plataformes globals.



## Referències bibliogràfiques

«1Bici+», s.d. <https://unabicimas.com/>.

Gobierno de España. «Ábalos asegura que la Estrategia Estatal por la Bicicleta es un punto de inflexión para impulsar la bicicleta en España», 7 juny 2021. <https://www.mitma.gob.es/el-ministerio/sala-de-prensa/noticias/mar-08062021-0808>.

SlowCycling.net. «About Slow Cycling», s.d. <https://slowcycling.net/>.

Vías Ciclopeatonales. «Actuacions en projecte - Vías Ciclopeatonales - Generalitat Valenciana», s.d. <https://politicaterritorial.gva.es/ca/web/vias-ciclopeatonales/actuaciones-en-proyecto>.

Adigital, i AFI. «Importancia económica de las plataformas digitales de delivery y perfil de los repartidores en España». Adigital, setembre 2020. <https://www.adigital.org/media/importancia-economica-de-las-plataformas-digitales-de-delivery-y-perfil-de-los-repartidores-en-espana.pdf>.

«Agència Municipal de la Bicicleta de València», s.d. <http://www.valencia.es/agenciabici/va>.

«Ajudes en matèria de mobilitat sostenible 2021», s.d. <https://www.ivace.es/index.php/es/ayudas/energia/ayudas-ahorro-y-eficiencia-energetica-y-energias-renovables-2021/54962-ayudas-en-materia-de-movilidad-sostenible-2021>.

Ajuntament de València. Valencia apuesta por el uso de triciclos eléctricos, 2014. <https://www.youtube.com/watch?v=m7R63E2thIY>.

- «Alcem-nos. Acord social». Generalitat Valenciana. Direcció General de Coordinació del Diàleg Social, juliol 2020. <https://infocoronavirus.gva.es/documentos/170024890/171664319/ACORD+SOCIAL+FINAL+VALENCIA%CC%80.pdf/b8d6161e-3714-4610-9ca0-e55a0e33a328>.
- «Amunt persianes - Barcelona Activa», s.d. <https://www.barcelonactiva.cat/amuntpersianes>.
- Anaya Boig, Esther. «Propuesta de evaluación de contajes ciclistas en la Ciudad de Valencia». Ajuntament de València i Agència Municipal de la Bicicleta, desembre 2019.
- «Propuesta de evaluación de contajes ciclistas en la Ciudad de Valencia». Ajuntament de València i Agència Municipal de la Bicicleta, març 2021. <https://www.valencia.es/documentos/20142/9932765/0408+Informe+Uso+de+la+Bici+Val%C3%A8ncia+2020.pdf/1a363ba2-4b56-46a3-3a97-f288172692c6?t=1617873000194>.
- Anaya Boig, Esther, i Alejandra Català Roig. «Estratègia de mobilitat ciclista de Dénia». Ajuntament de Dénia, maig 2021. [https://www.policia.denia.es/adjuntos/mob\\_ciclista.pdf](https://www.policia.denia.es/adjuntos/mob_ciclista.pdf).
- Anaya Boig, Esther, i Àngel Cebollada. «Una proposta per a la mobilitat en bicicleta: la política integral». Revista Papers (2013-7958), 1 novembre 2017. [https://www.researchgate.net/publication/325103399\\_Una\\_proposta\\_per\\_a\\_la\\_mobilitat\\_en\\_bicicleta\\_la\\_politica\\_integral\\_CAT\\_-\\_Una\\_propuesta\\_para\\_la\\_movilidad\\_en\\_bicicleta\\_la\\_politica\\_integral\\_ES](https://www.researchgate.net/publication/325103399_Una_proposta_per_a_la_mobilitat_en_bicicleta_la_politica_integral_CAT_-_Una_propuesta_para_la_movilidad_en_bicicleta_la_politica_integral_ES).
- Anaya, Esther, Diana González, i Eva Sterbova. «Manual de aparcamientos de bicicletas». Instituto para la Diversificación y Ahorro de la Energía, 2009. [https://www.idae.es/sites/default/files/documentos/publicaciones\\_idae/documentos\\_manual\\_de\\_aparcamientos\\_de\\_bicicletas\\_edf1ed0e.pdf](https://www.idae.es/sites/default/files/documentos/publicaciones_idae/documentos_manual_de_aparcamientos_de_bicicletas_edf1ed0e.pdf).
- «Anuario de estadísticas Deportivas 2021». Gobierno de España. Ministerio De Cultura i Deporte. División de Estadística y Estudios de la Secretaría General Técnica del Ministerio de Cultura y Deporte, maig 2021. <https://www.culturaydeporte.gob.es/dam/jcr:b24c68ad-75ff-48d0-aa1f-d57075f22e64/anuario-de-estadisticas-deportivas-2021.pdf>.
- «Auditoría operativa de las políticas públicas en movilidad urbana sostenible e intermodalidad del transporte público metropolitano, ejercicios 2015-2019». Sindicatura de Comptes de la Comunitat Valenciana, s.d. [https://www.sindicom.gva.es/public/Attachment/2022/2/Auditoria\\_operativa\\_de\\_las\\_politicas\\_publicas\\_en\\_movilidad\\_urbana\\_sostenible\\_e\\_intermodalidad\\_del\\_transporte\\_publico\\_metropolitano\\_2015\\_2019\\_cas\\_firmado.pdf](https://www.sindicom.gva.es/public/Attachment/2022/2/Auditoria_operativa_de_las_politicas_publicas_en_movilidad_urbana_sostenible_e_intermodalidad_del_transporte_publico_metropolitano_2015_2019_cas_firmado.pdf).

- «Baròmetre de la bicicleta. Territori», s.d. [https://territori.gencat.cat/ca/01\\_departament/06\\_estadistica/07\\_publicacions\\_estadistiques/01\\_territori\\_i\\_mobilitat/barometre-de-la-bicicleta/](https://territori.gencat.cat/ca/01_departament/06_estadistica/07_publicacions_estadistiques/01_territori_i_mobilitat/barometre-de-la-bicicleta/).
- bikeab. «Bicihub Barcelona», s.d. <https://bicihub.barcelona/>.
- «Biciparc», s.d. <https://www.biciparc.com/home/>.
- «Bicis para todas – un proyecto de Col·lectiu Soterranya y AMA», s.d. <https://biciparatomadas.wordpress.com/>.
- «Bicycle parking Stationsplein | Gemeente Utrecht». Consulta 3 maig 2022. <https://www.utrecht.nl/city-of-utrecht/mobility/cycling/bicycle-parking/bicycle-parking-stationsplein/>.
- «Bikeability | Cycle training for everyone delivering better and safer training», s.d. <https://www.bikeability.org.uk/>.
- Blondiau, Thomas, Bruno van Zeebroeck, i Transport & Mobility Leuven. «Cycling works. Jobs and Job Creation in the Cycling Economy». European Cyclists' Federation, octubre 2014. <https://ecf.com/system/files/141125-Cycling-Works-Jobs-and-Job-Creation-in-the-Cycling-Economy.pdf>.
- Boix, Andrés, i Itziar Riera. «Movilidad Sostenible y Colaborativa en Valencia. Estudio sobre el uso del carril bici y del Servicio público de bicicletas en los años 2020-2021 y de los efectos de la pandemia de COVID-19». Universitat de València. Catèdra d'Economia Col·laborativa i Transformació Digital, novembre 2021. [https://www.uv.es/ceconomicol/estudi\\_mobilitat/Movilidad%20sostenible%20y%20colaborativa%20en%20Val%c3%a8ncia.pdf](https://www.uv.es/ceconomicol/estudi_mobilitat/Movilidad%20sostenible%20y%20colaborativa%20en%20Val%c3%a8ncia.pdf).
- «BTT, cicloturisme i ciclisme en la Comunitat Valenciana», s.d. <https://www.comunitatvalenciana.com/es/turismo-deportivo/btt-cicloturismo-y-ciclismo>.
- «Caminos naturales», s.d. <https://www.mapa.gob.es/ca/desarrollo-rural/temas/caminos-naturales/default.aspx>.
- «Cargo Bike Industry Survey Results». Cyclelogistics, setembre 2021. [http://cyclelogistics.eu/sites/default/files/downloads/2021-09-20\\_Summary\\_CCCB\\_survey\\_results.pdf](http://cyclelogistics.eu/sites/default/files/downloads/2021-09-20_Summary_CCCB_survey_results.pdf).
- «Centres BTT en la Comunitat Valenciana», s.d. <https://www.comunitatvalenciana.com/va/centres-btt>.
- «Ciclogística - txita», s.d. <https://www.txita.com/>.

- Mares Madrid. «ciclo-logística archivos · Mares Madrid», s.d. <https://maresmadrid.es/tag/ciclo-logistica/>.
- «CICLOPARC», s.d. [https://www.metrovalencia.es/wordpress/?page\\_id=464](https://www.metrovalencia.es/wordpress/?page_id=464).
- «Cicloturismo en la Comunidad Valenciana para Disfrutar», 31 gener 2018. <https://mediterraneanbiketours.com/>.
- «City Changer Cargo Bike in short | City Changer Cargo Bike», s.d. <http://cyclelogistics.eu/index.php/about>.
- Col·lectiu Punt 6. «Dones i persones no binàries en bici. Estudi de Mobilitat Ciclista en Barcelona des d'una perspectiva feminista». Barcelona, abril 2020. [http://www.punt6.org/wp-content/uploads/2020/07/INFORME-FINAL-BICIS\\_CATALA.pdf](http://www.punt6.org/wp-content/uploads/2020/07/INFORME-FINAL-BICIS_CATALA.pdf).
- Colli, Elena, Fabian Küster, i Matej Žganec. «The state of national cycling strategies in Europe (2021)». European Cyclists' Federation, gener 2022. [https://ecf.com/system/files/The\\_State\\_of\\_National\\_Cycling\\_Strategies\\_2021\\_final\\_0.pdf](https://ecf.com/system/files/The_State_of_National_Cycling_Strategies_2021_final_0.pdf).
- «Copenhagen City of cyclists. The bicycle account 2018». City of Copenhagen. The Technical and Environmental Administration Copenhagen, setembre 2017. [https://kk.sites.itera.dk/apps/kk\\_pub2/index.asp?mode=detalje&id=1962](https://kk.sites.itera.dk/apps/kk_pub2/index.asp?mode=detalje&id=1962).
- «Countop 2nd hand bikes». Countop, s.d. <https://datastudio.google.com/u/0/reporting/69b2af01-1a70-4d83-893c-fe2a7cee9623/page/lhpNB>.
- «Cuentas Anuales 2019». Federació de Ciclisme de la Comunitat Valenciana, 2019. [https://yosoyciclista.s3.amazonaws.com/documentos/smartweb/menu/1471/doc\\_60a4e32d80f605\\_25814436\\_20210519120927948.pdf](https://yosoyciclista.s3.amazonaws.com/documentos/smartweb/menu/1471/doc_60a4e32d80f605_25814436_20210519120927948.pdf).
- «Cycling Embassy of Denmark», s.d. <https://cyclingsolutions.info/cycling-embassy/>.
- «Cycling, Health and Safety». Organisation for Economic Co-operation and Development/ International Transport Forum, 2013. <https://www.itf-oecd.org/sites/default/files/docs/cycling-health-safety.pdf>.
- Las Naves. «Data Driven Mobility», s.d. <https://www.lasnaves.com/collab/data-driven-mobility/?lang=es>.
- Formación Profesional. «Dossier de Cicles Formatius - Formación Profesional - Generalitat Valenciana». Consulta 3 maig 2022. <https://ceice.gva.es/ca/web/formacion-profesional/oferta1>.
- «Dutch Cycling Embassy - Inicio». Consulta 15 maig 2022. <https://www.dutchcycling.nl/es/>.

- eclf.bike. «eclf.bike», s.d. <https://eclf.bike/>.
- EFE. «Los puertos de montaña para ciclistas estarán señalizados este verano». Las provincias, 7 juny 2016. <https://bicivalencia.lasprovincias.es/noticias/201606/07/puertos-montana-para-ciclistas-20160607134145.html>.
- 2Playbook Insight. «El ciclismo, ante su mayor puerto», febrer 2021. <https://www.2playbook.com/uploads/s1/54/93/0/2p-insight-ciclismo-rfec-telefonica.pdf>.
- «El Consell col·labora amb l'Associació Europea de Vies Verdes i la Fundació de Ferrocarrils Espanyols en els X Premis Europeus Vies Verdes», 26 febrer 2021. [https://www.gva.es/va/inicio/area\\_de\\_prensa/not\\_detalle\\_area\\_prensa?id=928052](https://www.gva.es/va/inicio/area_de_prensa/not_detalle_area_prensa?id=928052).
- «El derecho a sentir el viento sobre el pelo - En bici sin edad», s.d. <https://enbicisinedad.org/>.
- «El Fondo Europeo de Desarrollo Regional (FEDER)», s.d. <https://www.europarl.europa.eu/factsheets/es/sheet/95/el-fondo-europeo-de-desarrollo-regional-feder->.
- «El sector de la bicicleta en cifras 2020». Asociación de Marcas y Bicicletas de España (AMBE) i Cofidis, s.d. [http://asociacionambe.com/wp-content/uploads/2021/05/Datos-2020\\_AMBE\\_resumen.pdf](http://asociacionambe.com/wp-content/uploads/2021/05/Datos-2020_AMBE_resumen.pdf).
- «En-Bici-At. Bicicleta, Educació Viària i Mobilitat Sostenible», s.d. <https://educacio-valencia.es/es/proyectos/en-bici-at-bicicleta-educacion-vial-y-movilidad-sostenible/>.
- «Encicle bicimensajeros», s.d. <http://enciclebicimensajeros.com/>.
- «Encuesta de Hábitos Deportivos en España 2020. Síntesis de resultados». Gobierno de España. Ministerio de Cultura y Deporte, juny 2021. <https://www.culturaydeporte.gob.es/dam/jcr:56643289-95f4-4242-891d-859815f84c9d/encuesta-de-habitos-deportivos-2020-sintesis-de-resultados.pdf>.
- «Enquesta baròmetre de la bicicleta 2019». Generalitat de Catalunya. Departament de Territori i Sostenibilitat, desembre 2019. [https://territori.gencat.cat/web/.content/home/01\\_departament/estadistica/publicacions\\_estadistiques/territori\\_i\\_mobilitat/Barometre\\_de\\_la\\_Bicicleta/enquesta-barometre-bicicleta-2019.pdf](https://territori.gencat.cat/web/.content/home/01_departament/estadistica/publicacions_estadistiques/territori_i_mobilitat/Barometre_de_la_Bicicleta/enquesta-barometre-bicicleta-2019.pdf).
- Portal Estadístic de la Generalitat Valenciana. «Enquesta industrial anual de productes - Portal Estadístic de la Generalitat Valenciana - Generalitat Valenciana», s.d. <https://pegv.gva.es/ca/>.
- Escribano, Jaime, i Antoni Velarde. «Ojos Negros, El papel de la administración en la gestión y promoción de la vía verde de ojos negros en su tramo Valenciano». Treinta años de Política Agraria Común en España. Agricultura y multifuncionalidad en el contexto de la nueva ruralidad, setembre 2016. <https://www.researchgate.net/pu>

blication/307974511\_Treinta\_años\_de\_Política\_Agraria\_Comun\_en\_España\_Agricultura\_y\_multifuncionalidad\_en\_el\_contexto\_de\_la\_nueva\_ruralidad.

2Playbook. «España, a la cola de Europa en inversión pública en bicicletas con 0,17 euros por persona», 18 febrer 2021. [https://www.2playbook.com/retail/espana-cola-europa-en-inversion-publica-en-bicicletas-con-017-euros-por-persona\\_2381\\_102.html](https://www.2playbook.com/retail/espana-cola-europa-en-inversion-publica-en-bicicletas-con-017-euros-por-persona_2381_102.html).

«Estaciona Bien tu Bici», 17 setembre 2020. <http://www.valencia.es/agenciabici/es/noticias/estaciona-bien-tu-bici>.

Portal Estadístico de la Generalitat Valenciana. «Estadística estructural de empresas: Sector industrial - Portal Estadístico de la Generalitat Valenciana - Generalitat Valenciana», s.d. <https://pegv.gva.es/ca/>.

Portal Estadístic de la Generalitat Valenciana. «Estadística estructural d'empreses: Sector servicis - Portal Estadístic de la Generalitat Valenciana - Generalitat Valenciana». Consulta 15 maig 2022. <https://pegv.gva.es/ca/>.

«Estadístiques de turisme», s.d. [https://www.turisme.gva.es/opencms/opencms/turisme/es/contents/estadistiquesdeturisme/estadistiquesdeturisme.html?tam=&menu\\_id=18](https://www.turisme.gva.es/opencms/opencms/turisme/es/contents/estadistiquesdeturisme/estadistiquesdeturisme.html?tam=&menu_id=18).

«Estratègia catalana de la bicicleta 2025». Generalitat de Catalunya, 2019. [https://territori.gencat.cat/web/.content/home/03\\_infraestructures\\_i\\_mobilitat/bicicleta/estrategia\\_catalana\\_bicicleta\\_2025/20191112\\_EstrategiaCatalanaBicicleta2025.pdf](https://territori.gencat.cat/web/.content/home/03_infraestructures_i_mobilitat/bicicleta/estrategia_catalana_bicicleta_2025/20191112_EstrategiaCatalanaBicicleta2025.pdf).

«Estrategia de Cambio Climático y Energía de la Comunitat Valenciana 2020-2030». Generalitat Valenciana. Conselleria d'Agricultura, Desenvolupament Rural, Emergència Climàtica i Transició Ecològica, s.d. <https://agroambient.gva.es/documents/163279113/168560465/Estrategia+Valenciana+de+Cambio+Clim%C3%A1tico++y+Energ%C3%ADa.pdf/f2348026-d978-4361-a0abd83fd16476ee?t=1649244569811>.

«Estrategia Estatal por la Bicicleta». Gobierno de España. Ministerio de Transportes, movilidad y Agenda Urbana, juny 2021. [https://cdn.mitma.gob.es/portal-web-drupal/esmovilidad/estrategias/recursos/210608\\_estrategia\\_estatal\\_por\\_la\\_bicicleta\\_\(eexb\)\\_070621.pdf](https://cdn.mitma.gob.es/portal-web-drupal/esmovilidad/estrategias/recursos/210608_estrategia_estatal_por_la_bicicleta_(eexb)_070621.pdf).

«Estudio sobre el nivel de uso e impacto socioeconómico de los Caminos Naturales y Vías Verdes Españolas incluidos en el Programa Nacional de Desarrollo Rural». Fundación de Ferrocarriles Españoles y Vías Verdes, 2019. [https://www.viasverdes.com/pdf/estudiodeusoeimpactosocioeconomicocn\\_vv2019.pdf](https://www.viasverdes.com/pdf/estudiodeusoeimpactosocioeconomicocn_vv2019.pdf).

«Estudios & Informes», s.d. <http://asociacionambe.com/recursos-2/>.

- «Estudis de productes turístics», s.d. [https://www.turisme.gva.es/opencms/opencms/turisme/es/contents/estadistiquesdeturisme/estudio\\_producto/estudios\\_producto.html](https://www.turisme.gva.es/opencms/opencms/turisme/es/contents/estadistiquesdeturisme/estudio_producto/estudios_producto.html).
- Evren. Evaluación de recursos naturales. «Plan de Acción Territorial de carácter sectorial de la Red de Itinerarios No Motorizados de la Comunitat Valenciana. (XINM). Documento para la consulta pública previa». Generalitat Valenciana. Conselleria d'Habitatge, Obres Públiques i Vertebració del Territori, octubre 2021. <https://politicaterritorial.gva.es/es/web/vias-ciclopeatonales/pla-d-accio-territorial>.
- Extracte de la Resolució d'11 de juny de 2020, per la qual es convoquen ajudes per a l'adquisició/electrificació de bicicletes urbanes i adquisició de vehicles de mobilitat personal elèctrics. (s.d.). [https://dogv.gva.es/portal/ficha\\_disposicion.jsp?L=1&sig=004446%2F2020](https://dogv.gva.es/portal/ficha_disposicion.jsp?L=1&sig=004446%2F2020).
- «Federació de Ciclisme de la Comunitat Valenciana», s.d. <https://fccv.es/index.php/es/smartweb/seccion/seccion/valenciana/Inicio>.
- Safer Cycling Advocate Program. «FedEx Sponsored Safer Cycling Advocacy Program Extends to Central Europe», 22 abril 2021. <https://safercycling.roadsafetynogs.org/fedex-sponsored-safer-cycling-advocacy-program-extends-to-central-europe/>.
- Ferrocarrils de la Generalitat Valenciana. «FGV llança una enquesta en xarxes socials, webs i app sobre mobilitat del projecte europeu SPROUT», 2 juny 2020. <https://www.fgv.es/fgv-llanca-una-enquesta-en-xarxes-socials-webs-i-app-sobre-mobilitat-del-projecte-europeu-sprout/?lang=ca>.
- Gabinet d'Estudis Socials i Opinió Pública (GESOP). «Barómetro de la bicicleta en España. Informe de resultados. Noviembre de 2017». Red de Ciudades por la Bicicleta (RCxB), noviembre 2017. <https://www.ciudadesporlabicicleta.org/wp-content/uploads/2017/11/RCxB-Bar%C3%B3metro-de-la-Bicicleta-en-España-2017-Informe.pdf>.
- «Barómetro de la bicicleta en España. Informe de resultados. Noviembre de 2019». Red de Ciudades por la Bicicleta (RCxB), noviembre 2019. <https://www.ciudadesporlabicicleta.org/wp-content/uploads/2019/12/RCxB-Bar%C3%B3metro-de-la-Bicicleta-2019.pdf>.
- «La bicicleta y el patinete en tiempos de pandemia en las zonas urbanas españolas. Informe de resultados». Red de Ciudades por la Bicicleta (RCxB), abril 2021. [https://www.ciudadesporlabicicleta.org/wp-content/uploads/2021/05/1314\\_BiciyPatineteCOVID\\_Informe-OK.pdf](https://www.ciudadesporlabicicleta.org/wp-content/uploads/2021/05/1314_BiciyPatineteCOVID_Informe-OK.pdf).
- Garrell Ballester, Daniel, Carmen Juarez Palma, i Pau Pons Febrer. «Repartidors i reparatidors de plataforma digital. Condicions laborals, necessitats, demandes i pers-



- pectives». Comissions Obreres, desembre 2020. [https://www.ccoo.cat/pdf\\_documents/2021/informe-riders-repartidors-plataforma-digital.pdf](https://www.ccoo.cat/pdf_documents/2021/informe-riders-repartidors-plataforma-digital.pdf).
- Luko. «Global Bicycle Cities Index 2022», s.d. <https://de.luko.eu/en/advice/guide/bike-index/>.
- Green European Foundations i Heinrich Böll Stiftung. «Presente y futuro de la movilidad en España. Informaciones y datos sobre el transporte y la movilidad en España en 2021», 2021. [https://eu.boell.org/sites/default/files/2021-12/AtlasMovilidadUE2021\\_infosheets\\_FINAL\\_WEB.pdf](https://eu.boell.org/sites/default/files/2021-12/AtlasMovilidadUE2021_infosheets_FINAL_WEB.pdf).
- Grous, Alexander. «The british cycling economy ‘Gros Cycling Product’ Report editat per Sky and British Cycling». The London School of Economics and Political Science, 2011. <http://eprints.lse.ac.uk/38063/1/BritishCyclingEconomy.pdf>.
- Grupo AREA. Análisis Regional y Economía Andaluza. Universidad de Sevilla i gea21 s.l. Grupo de Estudios y Alternativas. «Las cuentas integradas del transporte en Andalucía». Junta de Andalucía. Agencia de Obra Pública de la Junta de Andalucía. Consejería de Fomento y Vivienda, setembre 2015. [https://www.researchgate.net/publication/328215624\\_Las\\_cuentas\\_integradas\\_del\\_transporte\\_en\\_Andalucia](https://www.researchgate.net/publication/328215624_Las_cuentas_integradas_del_transporte_en_Andalucia).
- Haubold, Holger. «Shopping by bike: Best friend of your city centre. Cycling and Local Economies». European Cyclists’ Federation, s.d. [https://ecf.com/sites/ecf.com/files/CYCLE%20N%20LOCAL%20ECONOMIES\\_internet.pdf](https://ecf.com/sites/ecf.com/files/CYCLE%20N%20LOCAL%20ECONOMIES_internet.pdf).
- «Helsinki. Bicycle Account 2021». Helsinki: Helsinki’s Urban Environment Division, juny 2021. [https://www.hel.fi/static/liitteet/kaupunkiymparisto/julkaisut/esitteet/Pyorakatsaus2021\\_ENG.pdf](https://www.hel.fi/static/liitteet/kaupunkiymparisto/julkaisut/esitteet/Pyorakatsaus2021_ENG.pdf).
- Startup Valencia. «Hubs Startup Valencia», s.d. <https://startupvalencia.org/es/hubs/>.
- Idom. «Plan de Movilidad de la Ciudad Administrativa 9 d’Octubre. Documento final». Generalitat Valenciana. Conselleria d’Habitatge, Obres Públiques i Vertebració del Territori, s.d. <https://politicaterritorial.gva.es/documents/163211567/166966247/Ver-si%C3%B3n+Final+Plan+Movilidad+CA90/01379015-f3f2-4008-b709-37a0317b184c>.
- Idom i Epypsa. «Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Valencia». Ajuntament de València. Regidoria de Circulació i Transport i Infraestructures del Transport, desembre 2013. <https://www.valencia.es/es/cas/movilidad/inicio/-/content/inicio-3?uid=13E8AC560711B1ADC1257C5B0041648A>.
- INDDIGO, VERTIGOLAB, Direction generale des entreprises, ADEME, DGITM, i FFC. «Impact économique et potentiel de développement des usages du vélo en France en 2020». Mobilité et transport. Agence de la Transition Écologique (ADEME), abril 2020. <https://librairie.ademe.fr/mobilite-et-transport/332-impact-economique-et-potentiel-de-developpement-des-usages-du-velo-en-france-en-2020.html>.



- «Industry & Market reports», s.d. <https://www.conebi.eu/industry-market-reports/>.
- «INEbase/Industria, energía y construcción/Industria/Encuesta Industrial Anual de Productos/Lista PRODCOM». Consulta 3 maig 2022. <https://www.ine.es/daco/daco42/encindpr/prodcom.htm>.
- «Informe anual 2018 - España». Strava, 2018. [https://docs.google.com/document/d/1n-ZjBzpRzpnnyFj4Saf7RkF44R6to-4sDKNkRY\\_Kw1a0/edit](https://docs.google.com/document/d/1n-ZjBzpRzpnnyFj4Saf7RkF44R6to-4sDKNkRY_Kw1a0/edit).
- Portal Estadístic de la Generalitat Valenciana. «Inicio - Portal Estadístico de la Generalitat Valenciana - Generalitat Valenciana», s.d. <https://pegv.gva.es/ca/>.
- «Kaiowa Bolsos Urbanos», s.d. <https://www.facebook.com/Kaiowa.urbanbags/>.
- Kleta. «Kleta | Suscripción de Bicicletas». Consulta 3 maig 2022. <https://www.kleta.com/es/>.
- Kolczyńska, Magdalena, i Fabian Küster. «Desbloqueo de fondos de la UE para inversiones en ciclismo. Guía para documentos del programa 2021–2027 - España». European Cyclists' Federation, novembre 2020. [https://www.ecf.com/sites/ecf.com/files/UnlockingFunds\\_Spain\\_final\\_Translated.pdf](https://www.ecf.com/sites/ecf.com/files/UnlockingFunds_Spain_final_Translated.pdf).
- Universitat de València. Càtedra d'Economia Col·laborativa. «La Càtedra presenta els primers resultats de l'estudi "Riders en València: Riscos laborals sobre rodes"», 25 gener 2021. <https://www.uv.es/collaborative-economy-digital-transformation-chair/en/novedades-1286057015758/Novetat.html?id=1286171525155>.
- Diputació de València. «La Diputació connectarà municipis i persones amb una xarxa de vies ciclopeatonals en totes les comarques», 8 juny 2017. <https://www.dival.es/sala-prensa/content/la-diputacio-connectara-municipis-i-persones-amb-una-xarxa-de-vies-ciclopeatonals-en-totes-l>.
- Generalitat Valenciana. «La Generalitat adjudica obras para la mejora de la seguridad vial y el impulso de la movilidad sostenible por valor de más de 34 millones de euros», 6 agost 2021. [https://www.gva.es/va/inicio/area\\_de\\_prensa/not\\_detalle\\_area\\_prensa?id=970709](https://www.gva.es/va/inicio/area_de_prensa/not_detalle_area_prensa?id=970709).
- «La RCxB y el MITMA colaborarán en el siguiente Barómetro de la Bicicleta», 3 febrer 2022. <https://www.ciudadesporlabicicleta.org/2022/02/03/la-rcxb-y-el-mitma-colaboraran-en-el-siguiente-barometro-de-la-bicicleta/>.
- «La superación de la crisis de la COVID-19 en la Comunidad Valenciana: una hoja de ruta de la reconstrucción de la economía». Institut Valencià d'Investigacions Econòmiques i Universitat de València, maig 2020. <https://www.ivie.es/wp-content/uploads/2020/05/La-superaci%C3%B3n-de-la-crisis-del-COVID-19-en-la-Comunitat-Valenciana.pdf>.

- Las Naves. «L'Ajuntament de València posa en marxa "Majors sobre rodes" per a fomentar l'envelliment saludable», 20 octubre 2021. <https://www.lasnaves.com/la-juntament-de-valencia-posa-en-marxa-majors-sobre-rodes-per-a-fomentar-lenvelliment-saludable/>.
- «Las cuentas Ecológicas del Transporte en España». Ecologistas en Acción y Grupo de Estudios y Alternativas. Gea21, juny 2016. [https://www.ecologistasenaccion.org/wp-content/uploads/adjuntos-spip/pdf/info\\_cuentas-ecologicas.pdf](https://www.ecologistasenaccion.org/wp-content/uploads/adjuntos-spip/pdf/info_cuentas-ecologicas.pdf).
- Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética (s.d.). <https://www.boe.es/boe/dias/2021/05/21/pdfs/BOE-A-2021-8447.pdf>.
- «Library | ECF», s.d. <https://ecf.com/resources/library>.
- «Libro blanco sobre la protección de las personas usuarias de la bicicleta en la Comunitat Valenciana. Plan de choque para la reducción de la siniestralidad». Generalitat Valenciana, s.d. <https://politicaterritorial.gva.es/documents/20088661/73471283/Libro+blanco+sobre+protecci%C3%B3n+de+personas+usuarias+de+la+bicicleta+en+la+Comunitat+Valenciana/de3deb2f-fc91-498d-ad2d-e86331c5d4c9>.
- «Listado de empresas adheridas a cicloturismo y MTB». Generalitat Valenciana. Ciclisme Comunitat Valenciana, s.d. <https://cicloturismo.comunitatvalenciana.com/sites/default/files/2021-01/LISTADO%20EMPRESAS%20ADHERIDAS%20%28Diciembre%202020%29%20-%20Ciloturismo%20y%20MTB.pdf>.
- Llei 6/2011, d'1 d'abril, de la Generalitat, de Mobilitat de la Comunitat Valenciana (s.d.). [https://dogv.gva.es/datos/2011/04/05/pdf/2011\\_3979.pdf](https://dogv.gva.es/datos/2011/04/05/pdf/2011_3979.pdf).
- «Lobo | Complementos para la vida – Complementos para la vida made in Spain», s.d. <https://lobomadeinspain.es/>.
- «London Bridge Cycling Strategy — Team London Bridge», s.d. <https://www.teamlondonbridge.co.uk/cycling>.
- Mateos, Miguel, J.I. Sánchez, C Román, C. Kisters, Gea 21, i Ingemia Oficina Técnica. «Estudi de la Xarxa d'Itineraris No Motoritzats de la Comunitat Valenciana. Inventari i propostes d'actuació». Generalitat Valenciana. Conselleria d'Habitatge, Obres Públiques i Vertebració del Territori, març 2019. <https://politicaterritorial.gva.es/es/web/vias-ciclopeatonales/estudi-de-planejament>.
- Mató, Emili i e - Routes. «Impacte socioeconòmic de la bicicleta a Catalunya. Document de síntesi». Generalitat de Catalunya. Departament de Territori i Sostenibilitat, novembre 2015. [https://territori.gencat.cat/web/.content/home/01\\_departament/documentacio/territori\\_mobilitat/bicicleta/Estudi\\_impacte\\_socioeconomic\\_bici\\_Catalunya.pdf](https://territori.gencat.cat/web/.content/home/01_departament/documentacio/territori_mobilitat/bicicleta/Estudi_impacte_socioeconomic_bici_Catalunya.pdf).

- Mató i Palós, Emili, i Xandra Troyano. «El impacto económico del cicloturismo en Europa, Síntesis de los principales estudios realizados.» Junta de Andalucía. Agencia de Obra Pública de la Junta de Andalucía de la Consejería de Fomento y Vivienda, abril 2014. [https://www.viasverdes.com/prensa/documentos/interes/Informe\\_Cicloturismo\\_2014.pdf](https://www.viasverdes.com/prensa/documentos/interes/Informe_Cicloturismo_2014.pdf).
- «Memòria de 2020». Ajuntament de València, Regidoria de Mobilitat Sostenible i Infraestructures de Transport Públic i Agència Municipal de la Bicicleta, febrer 2021. [http://www.valencia.es/agenciabici/sites/default/files/docs/memoria2020\\_20210224.pdf](http://www.valencia.es/agenciabici/sites/default/files/docs/memoria2020_20210224.pdf).
- «MIBISI Servicio Metropolitano de bicicleta pública de Valencia». Consulta 3 maig 2022. <https://www.mibisivalencia.es/>.
- «Mobility innovation VLC», s.d. <https://mobilityinnovationvlc.com/>.
- «Mondraker», s.d. <https://mondraker.com/es/es/home-es>.
- ECF. «Money for Bikes: Tax Incentives and Purchase Premiums for Cycling in Europe», s.d. <https://ecf.com/resources/financial-incentives>.
- «Movilia 2006/2007. Información sobre pautas de movilidad de la población residente en España en viviendas familiares, sus características y sus determinantes». Gobierno de España. Ministerio de Transportes, movilidad y Agenda Urbana, s.d. [https://www.mitma.gob.es/recursos\\_mfom/pdf/2D1D40A2-3417-4C74-AF3F-D22D3A161F96/110679/Movilia20062007.pdf](https://www.mitma.gob.es/recursos_mfom/pdf/2D1D40A2-3417-4C74-AF3F-D22D3A161F96/110679/Movilia20062007.pdf).
- «MOVUS Soluciones sostenibles para movilidad urbana», s.d. <https://www.movus.es/>.
- «Mujeres en bici», s.d. <https://www.mujaresenbici.es/>.
- «NextGenerationEU», s.d. [https://europa.eu/next-generation-eu/index\\_es](https://europa.eu/next-generation-eu/index_es).
- «Observatorio de la Bicicleta 2018». Red de Ciudades por la Bicicleta (RCxB), s.d. <https://www.ciudadesporlabicicleta.org/wp-content/uploads/2019/05/Observatorio-de-la-bicicleta-2018-RCxB.pdf>.
- «Observatorio de la Bicicleta 2020». Red de Ciudades por la Bicicleta (RCxB), desembre 2020. <https://www.ciudadesporlabicicleta.org/wp-content/uploads/2020/12/OBSERVATORIO-BICI-2020-RCxB-provisional.pdf>.
- Observatorio de la Bicicleta Pública en España. «Análisis de los sistemas de bicicletas compartidas en España Sistemas públicos – Informe extendido». Red de Ciudades por la Bicicleta, març 2019. <https://www.ciudadesporlabicicleta.org/wp-content/uploads/2019/03/Estudio-bicicleta-compartida-en-Espa%C3%B1a-2019-Sistemas-con-Estaciones-Informe-extendido.pdf>.

- «Observatorio de la Bicicleta Pública en España | OBPE», s.d. <https://bicicletapublica.es/>.
- Pardo, Carlosfelipe, José Segundo López Valderrama, i Philip D. Verma. «Bicycle account. Bogotá 2014». Despacio, gener 2015. <https://despacio.org/wp-content/uploads/2015/01/Bicycle-Account-BOG-2014-20150109-LR.pdf>.
- «Park Division», s.d. <https://www.parkdivision.es/>.
- «Pla d'Acció Territorial Metropolitana de València». Generalitat Valenciana. Conselleria de Política Territorial, Obres Públiques i Mobilitat, s.d. <https://politicaterritorial.gva.es/va/web/planificacion-territorial-e-infraestructura-verde/plan-de-accion-territorial-metropolitano-de-valencia-pateval->.
- «Pla director de Mobilitat 2020-2025. Proposta del Pla». Autoritat del Transport Metropolità. Àrea de Barcelona, juliol 2020. [https://doc.atm.cat/ca/\\_dir\\_pdm2020-2025/02\\_PROPOSTA\\_pdM\\_2020-2025\\_AD\\_20200701.pdf](https://doc.atm.cat/ca/_dir_pdm2020-2025/02_PROPOSTA_pdM_2020-2025_AD_20200701.pdf).
- Fundación de Ferrocarriles Españoles y Vías verdes. «Plan de Actuación 2020 con Turrespaña para la promoción de Vías Verdes en el exterior», 31 gener 2020. <https://viasverdes.com/noticias/noticia.asp?id=900>.
- «Plan de movilidad urbana sostenible 2007-2015». Ajuntament de Castelló de la Plana. Mobilitat, s.d. [http://www.castello.es/web30/pages/contenido\\_web20.php?cod0=1&cod1=67&cod2=209](http://www.castello.es/web30/pages/contenido_web20.php?cod0=1&cod1=67&cod2=209).
- «Plan de movilidad urbana sostenible de Alicante». Ajuntament d'Alacant, s.d. <https://www.alicante.es/es/documentos/plan-movilidad-urbana-sostenible-alicante-pmus>.
- «Plan Director Ciclista del municipio de Castellón». Ajuntament de Castelló de la Plana. Mobilitat, s.d. [https://www.castello.es/web30/pages/contenido\\_web20.php?id=cas&cod0=1&cod1=2&cod2=405&cod3=154](https://www.castello.es/web30/pages/contenido_web20.php?id=cas&cod0=1&cod1=2&cod2=405&cod3=154).
- «Plataforma de Contratación del Sector Público», s.d. [https://contrataciondelestado.es/wps/portal/!ut/p/b0/04\\_Sj9CPykssy0xPLMnMz0vMAfljU1JTC3ly87KtUIJLEnNyUuNzMpMzSxKTgQr0w\\_Wj9KMyU1zLcvQjVQ2KKo2y\\_E1VDcINs0vTTBKd\\_LXLAnMCbW31C3JzHQEsVKwJ/](https://contrataciondelestado.es/wps/portal/!ut/p/b0/04_Sj9CPykssy0xPLMnMz0vMAfljU1JTC3ly87KtUIJLEnNyUuNzMpMzSxKTgQr0w_Wj9KMyU1zLcvQjVQ2KKo2y_E1VDcINs0vTTBKd_LXLAnMCbW31C3JzHQEsVKwJ/).
- «Portal de transparència», s.d. <https://fccv.es/index.php/es/smartweb/seccion/seccion/valenciana/Federacion/Transparencia>.
- Generalitat Valenciana. «Presupuesto de la Generalitat 2021. Anexo de inversiones reales previstas», s.d. [https://hisenda.gva.es/auto/presupuestos/2021/T2/EUR/FP6\\_08\\_51310.pdf](https://hisenda.gva.es/auto/presupuestos/2021/T2/EUR/FP6_08_51310.pdf).

«Projectes europeus FEDER», s.d. <https://politicaterritorial.gva.es/va/web/vias-ciclopeatonales/proyectos-europeos-feder>.

Agència Municipal de la Bicicleta. «Propostes de Bici davant COVID19», 16 abril 2020. <http://www.valencia.es/agenciabici/va/noticies/propostes-de-bici-davant-covid19>.

Radverkehrsplan, Nationaler. «Fahrradportal». Text. Fahrradportal. Deutsches Institut für Urbanistik gGmbH, s.d. Germany. <https://nationaler-radverkehrsplan.de/en/node/5476>.

Real Decreto 174/2021, de 23 de marzo, por el que se establece el título de Técnico Superior en Formación para la movilidad segura y sostenible y se fijan los aspectos básicos del currículo. (s.d.). <https://www.boe.es/boe/dias/2021/03/24/pdfs/BOE-A-2021-4569.pdf>.

Real Decreto 297/2021, de 27 de abril, por el que se establecen determinadas cualificaciones profesionales de las familias profesionales Agraria, Comercio y Marketing, Energía y Agua, Hostelería y Turismo, Instalación y Mantenimiento, Madera, Mueble y Corcho, Marítimo-Pesquera y Transporte y Mantenimiento de Vehículos, que se incluyen en el Catálogo nacional de cualificaciones profesionales, y se actualizan determinadas cualificaciones profesionales de las familias profesionales Agraria, Hostelería y Turismo, Instalación y Mantenimiento, Madera, Mueble y Corcho, Marítimo-Pesquera y Transporte y Mantenimiento de Vehículos, recogidas en el Catálogo nacional de cualificaciones profesionales, establecidas por determinados reales decretos. (s.d.). <https://www.boe.es/boe/dias/2021/05/29/pdfs/BOE-A-2021-8975.pdf>.

Real Decreto 475/2007, de 13 de abril, por el que se aprueba la Clasificación Nacional de Actividades Económicas 2009 (CNAE-2009) (s.d.). <https://www.boe.es/buscar/pdf/2007/BOE-A-2007-8824-consolidado.pdf>.

Real Decreto 970/2020, de 10 de noviembre, por el que se modifican el Reglamento general de circulación, aprobado por Real decreto 1428/2003, de 21 de noviembre y el Reglamento general de vehículos, aprobado por Real decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, en materia de medidas urbanas de tráfico (s.d.). <https://www.boe.es/eli/es/rd/2020/11/10/970>.

Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento general de vehículos (s.d.). <https://www.boe.es/buscar/pdf/1999/BOE-A-1999-1826-consolidado.pdf>.

«Real Federación Española de Ciclismo», s.d. <https://fccv.es/index.php/es/smartweb/seccion/seccion/valenciana/Inicio>.

«Red de Ciudades por la Bicicleta», s.d. <https://www.ciudadesporlabicicleta.org/>.

- RESOLUCIÓ de 6 d'agost de 2021, del director general d'Esport, per la qual es resol la convocatòria de subvencions destinades a l'organització d'esdeveniments esportius especials a la Comunitat Valenciana per a l'any 2021 (s.d.). [https://dogv.gva.es/datos/2021/08/19/pdf/2021\\_8668.pdf](https://dogv.gva.es/datos/2021/08/19/pdf/2021_8668.pdf).
- «Riders X Derechos – Riders X Derechos», s.d. <https://www.ridersxderechos.org/>.
- Sánchez Criado, Carlos. «Correos prueba las bicicletas eléctricas de tres ruedas E-cargo». [movilidadeléctrica.com](http://movilidadeléctrica.com), 7 maig 2018. <https://movilidadeléctrica.com/correos-prueba-bicicletas-electricas-de-tres-ruedas-e-cargo/>.
- Sanfélix Albelda, Joan. «El pueblo en bicicleta. Análisis de prácticas de movilidad desde la perspectiva de género», s.d. <https://valenciaciutatamable.org/publicacion-actas-xv-congreso-iberico/>.
- «Sede Electrónica del SPEE. Búsqueda de Especialidades». Consulta 3 maig 2022. <https://sede.sepe.gob.es/especialidadesformativas/RXBuscadorEFRED/BusquedaEspecialidades.do>.
- «Seguiment d'expedients d'avaluació ambiental estratègica», s.d. <https://agroambient.gva.es/es/web/evaluacion-ambiental/seguiment-d-expedients-d-avaluacio-ambiental-estrategica>.
- «Servei de Mobilitat Urbana de la Conselleria de Política Territorial, Obres Públiques i Mobilitat», s.d. <https://politicaterritorial.gva.es/es/web/movilidad-urbana>.
- «Socios», s.d. <https://www.ciudadesporlabicicleta.org/socios/>.
- «Special Eurobarometer495 – September 2019. Report Mobility and transport». European Union, 2020. <https://europa.eu/eurobarometer/surveys/detail/2226>.
- Movilidad Urbana. «Supramunicipals - Movilidad Urbana - Generalitat Valenciana», s.d. <https://politicaterritorial.gva.es/ca/web/movilidad-urbana/supramunicipales>.
- «Sustainable Policy RespOnse to Urban mobility Transition | SPROUT Project | Fact Sheet | H2020 | CORDIS | European Commission», s.d. <https://cordis.europa.eu/project/id/814910/es>.
- «Sustrans», s.d. <https://www.sustrans.org.uk/>.
- «Swapfiets - Your bike for a fixed monthly fee.», s.d. <https://swapfiets.de/en>.
- Generalitat Valenciana. «Transició Ecològica licita la redacció del Pla valencià integrat d'energia i canvi climàtic», 9 agost 2021. [https://www.gva.es/va/inicio/area\\_de\\_prensa/not\\_detalle\\_area\\_prensa?id=970436](https://www.gva.es/va/inicio/area_de_prensa/not_detalle_area_prensa?id=970436).

- «Triciclo Eléctrico ATP – Melform – Productos Isotérmicos», s.d. <https://melformespana.es/soluciones/logistica-capilar/vehiculos-sostenibles/triciclo-electrico-atp-2/>.
- Trust, The Bikeability. «Home». The Bikeability Trust, s.d. <https://bikeabilitytrust.org/>.
- «Tuvalum, compraventa de bicicletas segunda mano». Consulta 3 maig 2022. <https://tuvalum.com>.
- «Últimas publicaciones | auladelabici», s.d. <https://www.auladelabici.org/>.
- «UNEIX. Programa estratègic per a la millora de la Mobilitat, Infraestructures i el Transport de la Comunitat Valenciana. 2018-2030». Generalitat Valenciana, març 2020. <https://habitatge.gva.es/documents/168489658/168580456/Documento+UNEIX/2a4e3e61-3b98-483d-908e-09d0f8cba42d>.
- ECF. «Unlocking Cycle Investments from EU Structural Funds - ECF Guide», s.d. <https://www.ecf.com/unlocking-cycle-investments>.
- València en Bici - Acció Ecologista Agró. «València en Bici - Acció Ecologista Agró», s.d. <https://valenciaenbici.org/>.
- «veloREFORMA», s.d. <https://velorecicla.amics.eu/veloreforma>.
- «Vías verdes», s.d. <https://www.viasverdes.com/principal.asp>.
- «Visor cartogràfic de la Generalitat», s.d. <https://visor.gva.es/visor/>.
- Weston, Richard, Nick Davies, Les Lumsdon, Peter McGrath, Institute of Transport and Tourism, University of Central Lancashire, UK, Paul Peeters, Eke Eijelaar, i Peter Píket. «The European Cycle Route Network Eurovelo». European Union, 2012. <https://ecf.com/files/wp-content/uploads/The-european-cycle-route-network-EuroVelo.pdf>.
- «Women In Bike», s.d. [https://rfec.com/es/smartweb/ciclismo\\_mujer/portada/rfec](https://rfec.com/es/smartweb/ciclismo_mujer/portada/rfec).
- «Xifres oficials de població: Revisió del Padró Municipal. Principals resultats», s.d. <https://pegv.gva.es/es/temas/demografiaypoblacion/poblacion/padronmunicipal-continuorevisiondelpadronmunicipal>.
- «YIS 2021 Press Book Spain». Strava, 2021. <https://drive.google.com/file/d/1QwbrVpf-brmqFdIPRSSDUQdXA2QLkhHdj/view>.