

EQUIPAMIENTO

Carlos Núñez (Ambe): “Nunca ha habido una demanda social tan alta de la bicicleta”

El secretario general de la Asociación de Marcas de Bicicletas Españolas destaca la fortaleza del sector, que afronta un punto de inflexión en materia de movilidad urbana. Las bicis eléctricas, salvavidas estos años para marcas y *retailers*, ganarán peso con el plan de ayudas públicas.

Álvaro Carretero
15 jun 2020 - 04:57



Las administraciones se vuelcan en las bicicletas. Hoy, Valencia dará luz verde en el pleno del Parlamento Autonómico a la concesión de ayudas directas a la compra de bicicletas urbanas. La Comunidad de Madrid trabaja con un plan similar, que saldrá adelante los próximos meses para fomentar el uso de vehículos eléctricos en las ciudades y el Gobierno de España aspira a que sea el Ministerio de Transportes, liderado por José Luis Ábalos, el que aplique un marco estatal para dar el impulso definitivo a la movilidad en bicis.

“Estamos en el vagón de cola de Europa, pero por fin se están dando los pasos

necesarios para situarnos en cabeza”, asegura Carlos Núñez, secretario general de la Asociación de Marcas de Bicicletas Españolas (Ambe). La patronal trabajará junto al Gobierno en el plan estratégico, para el que todavía se desconoce cuál será su partida presupuestaria. “Esta vez sí hay una voluntad real por parte de las administraciones”, destaca.

P.: Desde hace años se habla del **boom** de las bicicletas urbanas, pero nunca ha terminado de explotar. ¿Estamos en el punto de inflexión al fin?

R.: Valencia y Madrid han anunciado las ayudas y se pondrán en marcha. El ministro Ábalos dijo que querían impulsar un gran plan para el uso de la bicicleta en toda España que también saldrá adelante. Ya han contactado con nosotros y para hacer la primera reunión y abordar este plan. Sí, es un punto de inflexión porque hay voluntad política para hacerlo por fin, pero es un trabajo que se lleva realizando desde 2015 con la Dirección General de Tráfico (DGT) y otros ministerios.

"El Ministerio nos ha contactado para hacer una primera reunión y abordar el plan de fomento de la bicicleta"

P.: ¿Qué falta para terminar de definir la nueva estrategia estatal?

R.: La estrategia estatal ya está redactada y falta por decidir qué ministerio la lidera y qué inversión tendrá. Será un plan a cinco años y, una vez conozcamos la partida presupuestaria, se pondrán en marcha treinta herramientas para abordarlo en todos sus ámbitos: en los colegios, la movilidad urbana, en la naturaleza... Se irá trabajando poco a poco en ellas, priorizando las más importantes, como las modificaciones legales para acceder a las bicis, que será una de las líneas de la nueva Ley de movilidad sostenible.

P.: ¿Cómo se había coordinado hasta ahora el desarrollo de la bicicleta en España?

R.: Hasta ahora lo coordina la oficina de la bicicleta, integrada en la DGT, y que tal vez pase a estar ahora dentro del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, que es el que asumirá estas competencias.

P.: ¿Ha sido la bicicleta la gran beneficiada por el Covid-19?

R.: En términos generales, es posible que sea uno de los sectores beneficiados. Hasta ahora siempre había excusas, siempre cosas más urgentes... Y de repente el coronavirus nos ha hecho pensar a todos, tanto a la sociedad como a las administraciones, que las cosas deben y pueden ser diferentes. Hay un cambio de mentalidad para no volver a buscar el camino más rápido, sino el que nos lleva más lejos. La bicicleta tiene un mensaje muy positivo: es salud, movilidad, ocio, deporte... Esto de repente ha explotado y todos somos conscientes, hay concienciación. Nunca ha habido una demanda social tan alta de la bicicleta.

"El coronavirus nos ha hecho reflexionar y ahora hay un cambio de mentalidad en las administraciones"

P.: ¿Es suficiente con las ayudas a la compra propuestas en Madrid y Valencia o son necesarios más incentivos?

R.: Nosotros estamos pidiendo desde ya una reducción del Irbp para las empresas y vincular la compra de bicis a la movilidad laboral. Me consta que el Gobierno ya está estudiando un plan para que se fomenten planes en movilidad ecológica en las empresas. Una opción que hemos planteado es dar incentivos fiscales a las compañías si el trabajador adquiere la bici a través de estas para usarla como medio de transporte. Otra opción es aplicar una reducción generalizada del IVA, aunque eso es una medida más a granel. Hay una demanda social muy elevada de movilidad ciclista y hay muchas administraciones fomentándola, como Vitoria desde hace muchos años. Ahora esperamos que aparte de ciudades y comunidades, sea el estado el que asuma un plan general.

P.: ¿Se puede promover un plan de ayudas económicas sin adaptar previamente las ciudades al uso de la bicicleta?

R.: Uno de los primeros motivos que da la gente para no moverse en bici es que no percibe un entorno seguro. Lo primero que se necesita son carriles segregados, que te dota de total seguridad, pero para eso hace falta invertir en infraestructura. Otro de los motivos es la dificultad para desplazarse en bici, bien por orografía de la ciudad, por mala forma física, por llegar sudado a los sitios... Por eso lo que proponemos es que las ayudas, como las de Madrid y Valencia, se enfoquen sólo en bicis urbanas, con especial hincapié en las eléctricas, porque democratizan su uso y permiten recorrer

más distancia.

P.: Si la bicicleta eléctrica ya había sido el salvavidas de las tiendas estos años, ¿con estas ayudas ese peso aumentará?

R.: Hasta ahora el salvavidas ha sido la bicicleta eléctrica de montaña, no la urbana. El objetivo es que estos modelos sean el motor como ocurre en Reino Unido, Holanda, Alemania... Con las ayudas a la compra de ayuntamientos y comunidades autónomas y un plan nacional para fomentar su uso, más el turismo activo y las campañas de comunicación y concienciación, deberíamos sentar las bases para dejar de ser el vagón de cola en Europa.

"El salvavidas del sector ha sido la bici eléctrica de montaña, no la urbana"

P.: ¿El uso extendido de la bicicleta como medio de transporte deriva en más ciclistas en el ámbito deportivo o no necesariamente?

R.: Lo que observamos es que ese trasvase ya se produce desde hace mucho tiempo. Hay un gran porcentaje de ciclistas urbanos que se pasa a carretera, pero curiosamente no sucede igual al revés. Quien practica el ciclismo como deporte no va a trabajar en bici, salvo que quiera entrenar a la vez. La gente considera movilidad y deporte como bloques estancos y no conectados, pero también es, en parte, porque son gamas altas y no dejas la bici atada a una farola en cualquier sitio.

P.: ¿Cómo se gestionarán las ayudas? ¿Serán solo para bicicletas urbanas o para cualquier otro modelo siempre que se demuestre que no sólo se utiliza para ocio, sino como medio de transporte?

R.: Las ayudas sólo serán para modelos urbanos o híbridos, que son los que están empezando a tener un incremento en las ventas desde el confinamiento. Las híbridas son modelos de *trekking* más polivalentes, pero tendrán menos compensación económica que una urbana eléctrica.