

Bruselas, 13 de octubre de 2025
(OR. en)

13881/25

TRANS 463
CLIMA 431
ENV 996
SAN 623
IND 425
STATIS 72

NOTA DE TRANSMISIÓN

De:	Por la secretaria general de la Comisión Europea, D. ^a Martine DEPREZ, directora
Fecha de recepción:	30 de septiembre de 2025
A:	D. ^a Thérèse BLANCHET, secretaria general del Consejo de la Unión Europea
N.º doc. Ción.:	COM(2025) 566 final
Asunto:	INFORME DE LA COMISIÓN AL CONSEJO Y AL PARLAMENTO EUROPEO sobre los progresos hacia la aplicación de la Declaración europea sobre el uso de la bicicleta

Adjunto se remite a las delegaciones el documento COM(2025) 566 final.

Adj.: COM(2025) 566 final



Bruselas, 30.9.2025
COM(2025) 566 final

INFORME DE LA COMISIÓN AL CONSEJO Y AL PARLAMENTO EUROPEO
sobre los progresos hacia la aplicación de la Declaración europea sobre el uso de la
bicicleta

1. INTRODUCCIÓN

La Declaración europea sobre el uso de la bicicleta¹ es una declaración política conjunta, firmada por el Parlamento Europeo, el Consejo y la Comisión Europea el 3 de abril de 2024. Se trata del primer documento que parte del reconocimiento de que el uso de la bicicleta es una de las formas de transporte y ocio más sostenibles, accesibles, inclusivas, asequibles y saludables, y del reconocimiento de su gran valor añadido para la UE y la economía europeas.

El transporte es de vital importancia para la inclusión social y el desarrollo económico, para la creación de empleo y para el fomento del acceso a los servicios esenciales. Sin embargo, sigue siendo una fuente importante de emisiones de gases de efecto invernadero y de contaminación. La Declaración tiene por objeto liberar todo el potencial del uso de la bicicleta en la UE para ayudar a hacer frente a estos retos.

Fija la orientación de las políticas e iniciativas actuales y futuras relacionadas con el uso de la bicicleta.

En ella se exponen ocho principios y treinta y seis compromisos políticos que deben adoptarse a escala de la UE, nacional, regional y local, para guiar la evolución futura de las políticas y la aplicación coherente de las medidas. Aunque la Declaración no es jurídicamente vinculante, tiene una importancia política considerable al reconocer que la promoción y la aplicación de sus principios son un compromiso y una responsabilidad compartidos por la UE y sus Estados miembros.

Para cada capítulo de la Declaración, el presente informe de situación presenta una visión general de las acciones emprendidas en el contexto de las políticas, medidas e iniciativas relativas al uso de la bicicleta a escala europea, nacional, regional y local que contribuyen a la aplicación de los principios de la Declaración. El informe ofrece ejemplos de los progresos realizados a este respecto y describe posibles formas de promover el uso de la bicicleta para aumentar y facilitar su aceptación.

2. CAPÍTULO I: DESARROLLO Y FORTALECIMIENTO DE LAS POLÍTICAS SOBRE EL USO DE LA BICICLETA

A escala de la UE, como seguimiento inmediato de la Declaración europea sobre el uso de la bicicleta, la Comisión Europea invitó a los Estados miembros a designar sus puntos de contacto nacionales para la bicicleta. Esta nueva red específica debate los retos comunes, comparte las mejores prácticas y medidas de aplicación y supervisa los avances a escala nacional y de la UE. La red abarca puntos de contacto nacionales de veintiséis Estados miembros² y se ha creado formalmente en el marco del Grupo de Expertos en Movilidad Urbana (EGUM, por sus siglas en inglés)³. Además, para garantizar un enfoque inclusivo e implicar activamente a una gama más amplia de partes interesadas, incluidas asociaciones de ciudades y regiones y representantes de la industria, se creó un subgrupo específico en el seno del EGUM para supervisar la aplicación de la Declaración.

El EGUM identificó y realizó un seguimiento de más de veinte medidas nacionales, entre ellas estrategias, planes, declaraciones y evoluciones políticas de reciente adopción o actualización⁴.

¹ DO C, C/2024/2377, 3.4.2024, ELI: <https://eur-lex.europa.eu/eli/C/2024/2377/oj>.

² En el momento de la elaboración del informe de situación, Italia aún no había designado un punto de contacto nacional para la bicicleta.

³ [E03863](#) establecido por la [Decisión de la Comisión C\(2022\) 5320](#).

⁴ Contribución del EGUM al informe de situación: https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/urban-transport/expert-group-urban-mobility_es.

Algunas de estas medidas se han adoptado como resultado directo de la Declaración. Hasta la fecha, catorce Estados miembros de la UE han puesto en marcha una estrategia nacional sobre el uso de la bicicleta o un plan similar⁵. Varios países están trabajando en el desarrollo de nuevos planes estratégicos o en la actualización o aplicación de los ya existentes. Por ejemplo, Lituania ha dado un paso importante al adoptar su primera Estrategia nacional sobre el uso de la bicicleta⁶. También ha introducido un nuevo reglamento para la planificación y el diseño de infraestructuras ciclistas⁷, que establece normas nacionales para garantizar unas instalaciones ciclistas seguras, accesibles y de alta calidad.

La Declaración también animaba a las autoridades municipales a tomar medidas.

Por ejemplo, Parma (Italia) presentó una carta de compromiso para aplicar la Declaración europea sobre el uso de la bicicleta⁸, que se centraba en el desarrollo y la mejora de sus infraestructuras ciclistas, el fomento del uso de la bicicleta como la forma preferida de transporte cotidiano y el apoyo a las empresas y servicios relacionados con el uso de la bicicleta.

Por su parte, el Área Metropolitana de Barcelona (España) refrendó formalmente la Declaración europea sobre el uso de la bicicleta durante el pleno del Consejo metropolitano⁹. Las iniciativas para lograr la neutralidad climática se centraron en: i) el desarrollo de las infraestructuras ciclistas existentes; ii) el despliegue y la optimización de las instalaciones seguras para el aparcamiento para bicicletas; iii) el apoyo al sistema público metropolitano de uso compartido de bicicletas; y iv) la organización de actividades de formación y educación.

Varias ciudades de la UE también muestran avances y un firme compromiso con el desarrollo, la adaptación y el refuerzo de las políticas y estrategias sobre el uso de la bicicleta para alcanzar sus ambiciosos objetivos de neutralidad climática. Se comprometieron a alcanzar estos objetivos a través de sus «Contratos de ciudad por el clima»¹⁰ en el marco de la misión sobre cien ciudades inteligentes y climáticamente neutras¹¹. Por ejemplo, Dresde (Alemania) trata de aumentar el porcentaje de desplazamientos en bicicleta al 75 % de aquí a 2035, mientras que Aarhus (Dinamarca) quiere aumentar este porcentaje al 50 % de aquí a 2030 y Gävle pretende convertirse en una de las principales ciudades ciclistas de Suecia de aquí a 2025, con objeto de duplicar, para ese año, el número de desplazamientos en bicicleta con respecto a 2018.

Más allá de las fronteras de la UE, la adopción de la Declaración de la UE sobre el uso de la bicicleta inspiró iniciativas similares, como la *Declaration for Green Mobility of South East European Parties and Observing Participants: moving forward together towards a green mobility* [«Declaración sobre la movilidad ecológica de los Estado parte de Europa Sudoriental y los participantes observadores: avanzar juntos hacia una movilidad ecológica», documento

⁵ https://www.ecf.com/media/resources/2024/The-State-of-National-Cycling-Strategies-in-Europe-2024_ECF_final%20241212.pdf.

⁶ <https://sumin.lrv.lt/en/sector-activities/sustainable-mobility/national-strategy-and-action-plan-for-cycling-promotion-by-2035/>.

⁷ <https://e-seimas.lrs.lt/portal/legalAct/lt/TAD/4b1abe31ac3611efaae6a4c601761171?jfwid=n3y3fwa09>.

⁸ <https://civitas.eu/news/the-city-of-parma-commits-to-eu-cycling-declaration-implementation-at-the-civitas-forum>.

⁹ <https://www.amb.cat/es/web/mobilitat/actualitat/noticies/detall/-/noticia/trobada-amb-l-ecf/25467221/11704>

¹⁰ <https://netzerocities.app/knowledge-ccc>.

¹¹ https://research-and-innovation.ec.europa.eu/funding/funding-opportunities/funding-programmes-and-open-calls/horizon-europe/eu-missions-horizon-europe/climate-neutral-and-smart-cities_es.

en inglés] adoptada en la Cumbre sobre movilidad ecológica, organizada por Transport Community¹² los días 6 y 7 de junio de 2024 en Sarajevo (Bosnia y Herzegovina)¹³.

Entretanto, otras acciones a escala de la UE, nacional o local estimulan el desarrollo o la adopción del uso de la bicicleta en la UE.

Planes de movilidad urbana sostenible (PMUS)

El Reglamento (UE) 2024/1679¹⁴, que marca un nuevo hito clave a escala de la UE, introduce el requisito legal de que 431 zonas urbanas adopten un PMUS de aquí a 2025. Asimismo exige el desarrollo, de aquí a 2030, de intercambiadores multimodales de pasajeros para facilitar las conexiones de primer y último kilómetro, incluido el acceso a las infraestructuras de transporte público y de movilidad activa. El Reglamento incluye requisitos para garantizar la continuidad y accesibilidad de las vías ciclistas cuando se construyen o mejoran infraestructuras y la construcción de instalaciones de aparcamiento para bicicletas en las proximidades de las estaciones ferroviarias para promover modos de transporte activos.

La versión actualizada del documento de orientación de 2019 sobre cómo apoyar y fomentar el uso de la bicicleta en el marco de un PMUS se presentará a finales de 2025 e integrará los últimos conocimientos y las mejores prácticas, a fin de ayudar a las ciudades a mejorar sus infraestructuras ciclistas y sus políticas y actividades promocionales sobre el uso de la bicicleta.

Muchas ciudades han incluido medidas que priorizan el uso de la bicicleta en sus PMUS. Por ejemplo, Münster (Alemania) se centra en la construcción de calles prioritarias de alta calidad para bicicletas y en la mejora de la red ciclista, mientras que Barcelona (España) desarrolló un programa de bicicletas y vehículos de movilidad personal en el marco de su Plan de Movilidad Urbana 2024, centrado en amplias mejoras de la red y en hacer más seguras las infraestructuras ciclistas. En Bolonia (Italia), la planificación de la movilidad sirvió, por primera vez, como punto de partida para el desarrollo del Plan Territorial Metropolitano¹⁵. Este Plan ayuda a cincuenta y cinco municipios de la zona metropolitana a armonizar sus políticas de uso del suelo y sus estrategias de movilidad, integrando herramientas operativas básicas y estrategias sectoriales clave como el Plan metropolitano para la bicicleta. Vilna obtuvo el título de Capital Verde Europea¹⁶ 2025 como pionera en la transición ecológica de la ciudad, en particular en relación con las medidas relativas al uso de la bicicleta en consonancia con su PMUS, como el desarrollo continuo de vías ciclistas y una nueva norma de infraestructura viaria que prioriza la movilidad activa.

Patrones de movilidad

¹² Transport Community es una organización internacional en el ámbito de la movilidad y el transporte. Cuenta con treinta y seis participantes: los Estados miembros de la Unión Europea representados por la Comisión Europea, los seis Estados parte de Europa Sudoriental (la República de Albania, Bosnia y Herzegovina, Kosovo*, Montenegro, la República de Macedonia del Norte y la República de Serbia) y tres participantes observadores (Georgia, la República de Moldavia y Ucrania). <https://www.transport-community.org/>.

¹³ <https://www.transport-community.org/annual-summit/annual-summit-2024/> [anexo II, *Pledging for a Greener Future - Declaration on Cycling as a Sustainable Mode of Transport* («Comprometerse a un futuro más ecológico: Declaración sobre el uso de la bicicleta como modo de transporte sostenible», documento en inglés)].

¹⁴ Reglamento (UE) 2024/1679 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 13 de junio de 2024, relativo a las orientaciones de la Unión para el desarrollo de la red transeuropea de transporte, y por el que se modifican el Reglamento (UE) 2021/1153 y el Reglamento (UE) n.º 913/2010 y se deroga el Reglamento (UE) n.º 1315/2013, DO L, 2024/1679, 28.6.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1679/oj>.

¹⁵ <https://pumsbologna.it/>.

¹⁶ https://environment.ec.europa.eu/topics/urban-environment/european-green-capital-award/winning-cities/vilnius-2025_es.

Sobre la base de un análisis exhaustivo realizado en todos los Estados miembros de la UE en 2021 con el primer conjunto de resultados notificados en el informe de 2022 *Study on New Mobility Patterns in European Cities* [«Estudio sobre los nuevos patrones de movilidad en las ciudades europeas, documento en inglés»]¹⁷, un estudio en curso de la UE está ampliando el análisis de los datos para facilitar una mejor comprensión de los efectos de las características sociodemográficas en el comportamiento en viajes. El estudio abarca el uso de la bicicleta como uno de los modos de desplazamiento que se están examinando. Sus resultados deben proporcionar información adicional sobre la aceptación del uso de la bicicleta y la posible evolución futura. Un análisis preliminar indica que el porcentaje de desplazamientos en bicicleta se mantiene relativamente constante a escala nacional.

Gestión de la movilidad

El premio anual «MOBILITYACTION»¹⁸ reconoce la excelencia en las medidas de gestión de la movilidad que aplican las empresas, las instituciones, las organizaciones de la sociedad civil, las iniciativas ciudadanas y los municipios. En los dos últimos años de la campaña, numerosos finalistas han puesto en marcha iniciativas de impacto para promover el uso de la bicicleta. Algunos ejemplos son las plataformas interactivas en línea que animan a los estudiantes a desplazarse en bicicleta o a pie, los servicios de mantenimiento de bicicletas en el lugar de trabajo y las competiciones entre las escuelas.

Además, muchas ciudades promueven actividades de gestión de la movilidad. Budapest (Hungría) destaca con su plan de movilidad en el lugar de trabajo, que anima a las empresas a desempeñar un papel activo en la modificación de los hábitos de desplazamiento pendular de sus empleados en favor de alternativas de transporte más sostenibles. El plan de Budapest incluye iniciativas como «Bikebus» y «Bike to Work», que promueven el uso de la bicicleta a través de desplazamientos organizados en grupo y campañas en el lugar de trabajo.

Un informe de la Federación Europea de Ciclistas destaca cómo el arrendamiento de bicicletas para empresas en el marco de las medidas de gestión de la movilidad, pionero en Alemania, ha dado lugar a una flota activa de 2,1 millones de bicicletas arrendadas a finales de 2024, con una tasa media de crecimiento anual del 30 % desde 2019¹⁹.

Para seguir explorando, analizando y evaluando la eficacia de las medidas de gestión de la movilidad que influyen en el cambio de comportamiento hacia la movilidad activa, la Comisión puso en marcha en 2024 una convocatoria específica en virtud de la cual el proyecto seleccionado podría recibir 5 millones EUR²⁰.

Promover el uso de la bicicleta como forma saludable de transporte y ocio

Los Premios anuales «Capital Verde Europea» y «Hoja Verde»²¹ reconocen a las ciudades que demuestran un compromiso excepcional con la sostenibilidad medioambiental en ámbitos clave como la calidad del aire, la reducción del ruido y la mitigación del cambio climático y la adaptación al mismo. La promoción y la aplicación de soluciones de movilidad urbana sostenible, como las medidas relativas al uso de la bicicleta, es una parte importante de este

¹⁷ [Study on new mobility patterns in European cities](#) [«Estudio sobre los nuevos patrones de movilidad en las ciudades europeas», documento en inglés] - Oficina de Publicaciones de la UE; [Estudio de Nuevos Patrones de Movilidad: información sobre la movilidad de los pasajeros y la logística urbana: - Comisión Europea.](#)

¹⁸ <https://mobilityweek.eu/mobilityaction-award/>.

¹⁹ <https://www.ecf.com/en/news/company-bike-leasing-could-be-europes-next-big-catalyst-for-sustainable-mobility-new-report-shows-/>.

²⁰ [HORIZON-MISS-2024-CIT-01-03: Mobility Management Plans and Behavioural Change](#) (Planes de gestión de la movilidad y cambio de comportamiento, CSA 5M, apertura: 17 de septiembre de 2024 Plazo(s): 16 de enero 2025.

²¹ https://environment.ec.europa.eu/topics/urban-environment/european-green-capital-award_es

reconocimiento. Del mismo modo, el Acuerdo de Ciudad Verde²², una iniciativa de la UE destinada a mejorar la gobernanza medioambiental urbana en toda Europa, está en consonancia con el uso de la bicicleta al animar a las ciudades a mejorar la calidad del aire, reducir la contaminación acústica y ampliar las zonas verdes, promoviendo así una movilidad activa y sostenible.

A través de campañas de sensibilización y promoción, la Semana Europea de la Movilidad²³ dedicó su edición de 2024 al tema «espacio público compartido». Más de 2 700 ciudades de más de 45 países de todo el mundo²⁴ participaron en la campaña. Las infraestructuras ciclistas seguras y las buenas prácticas también han sido el foco del Intercambio de Seguridad Vial de la Unión²⁵.

La iniciativa CIVITAS organizó un foro de intercambio de responsables políticos²⁶ sobre la aplicación de la Declaración, lo que destacaba la importancia de trabajar juntos a todos los niveles.

A nivel nacional, el EGUM señaló varias campañas de sensibilización, consultas públicas y cursos de formación para profesionales y otras formas específicas de participación²⁷. Por ejemplo, en Chequia se puso en marcha una campaña centrada en medidas de reducción del tráfico en las ciudades y regiones, incluida la promoción del uso de la bicicleta²⁸. En Francia, el Centro de Estudios y Asesoramiento sobre Riesgos, Medio Ambiente, Movilidad y Planificación Urbana (CEREMA, por sus siglas en francés) cuenta con una plataforma colaborativa abierta para el intercambio de buenas prácticas, retos y conocimientos, que incluyen un grupo especial dedicado al uso de la bicicleta²⁹. La plataforma está abierta a las autoridades locales, los servicios gubernamentales, las asociaciones, las instituciones académicas, las ONG y la sociedad civil. Es un espacio para intercambiar y difundir noticias y para compartir información y recursos sobre todos los temas relacionados con el uso de la bicicleta (servicios, formación, comunicaciones, gestión de la movilidad, desarrollo, etc.).

A nivel regional, el Institut für Nachhaltige Mobilität de Baden-Württemberg impartió un curso de formación avanzada para planificadores del tráfico peatonal y ciclista, con el fin de ayudarles a mejorar sus competencias y fomentar una planificación del tráfico adaptada y orientada a la bicicleta³⁰.

Ciudades como Ioannina (Grecia), Padova (Italia) y Wrocław (Polonia) constituyen ejemplos de participación pública a través de talleres, campañas de comunicación y programas de acción local, que ayudan a configurar y validar medidas y proyectos relacionados con el uso de la bicicleta a nivel municipal.

Por lo que respecta a la promoción, el intercambio de conocimientos, las buenas prácticas y la formación, también se están llevando a cabo valiosas iniciativas a escala internacional. Por ejemplo, los Países Bajos, junto con Bélgica y Luxemburgo, pusieron en marcha el programa global de desarrollo de capacidades «ACTIVE»³¹ en 2023. Se trata de una alianza de partes

²² https://environment.ec.europa.eu/topics/urban-environment/green-city-accord_es

²³ Campaña emblemática anual de la Comisión Europea sobre movilidad sostenible, <https://mobilityweek.eu/home/>.

²⁴ [EUROPEAN MOBILITY WEEK | Participating towns and cities](https://etsc.eu/projects/eu-road-safety-exchange/)

²⁵ <https://etsc.eu/projects/eu-road-safety-exchange/>.

²⁶ <https://civitas.eu/news/civitas-spotlight-the-politicians-exchange-forum-convenes-in-parma>

²⁷ https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/urban-transport/expert-group-urban-mobility_es.

²⁸ <https://www.dobramesta.cz/novinky/1671/byl-zahajen-projekt-zvolni>.

²⁹ <https://www.cerema.fr/fr/actualites/ouverture-communaute-echanges-dediee-au-velo>.

³⁰ <https://www.polisnetwork.eu/wp-content/uploads/2024/12/1A.-Jochen-Eckart.pdf>.

³¹ <https://dutchcycling.nl/knowledge/cycling-news/the-netherlands-launches-active-at-cop28/>.

interesadas en la movilidad activa cuyo objetivo es formar a 10 000 expertos en movilidad activa en el Sur Global, en países de renta baja y media en un plazo de diez años.

3. CAPÍTULO II: PROMOCIÓN DE UNA MOVILIDAD INCLUSIVA, ASEQUIBLE Y SALUDABLE

La mayoría de los avances a escala de la UE han girado en torno a la sensibilización sobre los beneficios del uso de la bicicleta para la salud y la reducción de la contaminación atmosférica y acústica.

Las medidas para promover el uso de la bicicleta contribuyen a la prevención de enfermedades no transmisibles y pueden reducir el riesgo total de mortalidad en un 10 %³². En el marco de la iniciativa de la UE sobre enfermedades no transmisibles «Más sanos juntos»³³, la Comisión apoya a los Estados miembros en la aplicación de medidas de promoción de la salud y prevención de enfermedades. A través del programa UEproSalud³⁴, la Comisión respalda el trabajo colaborativo («acciones conjuntas») entre los Estados miembros y los proyectos dirigidos por las partes interesadas para promover la actividad física, incluido el uso de la bicicleta. Un ejemplo es la acción conjunta «PreventNCD»³⁵, apoyada con 76 millones EUR, que cuenta con un paquete de trabajo específico sobre entornos de vida saludables cuyo objetivo es aplicar y evaluar intervenciones sobre determinantes clave de la salud, incluidas actividades sobre entornos sin coches y actividad física o entornos urbanos. La Comisión apoya la identificación y recopilación de buenas prácticas y prácticas prometedoras a través del portal de buenas prácticas de la UE en materia de salud pública³⁶, donde se dispone de soluciones prácticas y basadas en datos contrastados para inspiración y posible transferencia.

Como resultado directo de la adopción de la Declaración, se puso en marcha una convocatoria de propuestas específica por valor de 12 millones EUR en el marco del programa de trabajo de las misiones de Horizonte Europa para 2025 (con el apoyo conjunto de la misión sobre el cáncer y la misión sobre cien ciudades inteligentes y climáticamente neutras) para seguir aumentando la aceptación del uso de la bicicleta a fin de obtener beneficios para la salud e impulsar la movilidad activa en las ciudades de la UE³⁷.

La UE cuenta con un marco político de larga data que regula la calidad del aire y los niveles de ruido ambiental, cuyo objetivo es proteger a sus habitantes³⁸. La reciente revisión de la

³² [Promoting cycling can save lives and advance health across Europe through improved air quality and increased physical activity](#) [«El fomento del uso de la bicicleta puede salvar vidas y promover la salud en toda Europa mediante la mejora de la calidad del aire y el aumento de la actividad física», nota de prensa en inglés].

³³ [Más sanos juntos – Iniciativa de la UE sobre enfermedades no transmisibles - Comisión Europea](#)

³⁴ [UEproSalud 2021-2027: una visión para una Unión Europea más sana - Comisión Europea](#).

³⁵ [JA PreventNCD - Reducing Europe's cancer and NCD burden through coordinated strategies on health determinants](#) [«Acción conjunta PreventNCD: reducir el cáncer y la carga de las enfermedades no transmisibles en Europa a través de estrategias coordinadas sobre los determinantes de la salud», documento en inglés]. [Focusing on effective policies, societal and personal risk factors](#) [«Centrarse en políticas eficaces y en factores de riesgo sociales y personales», sitio web en inglés].

³⁶ [Portal de buenas prácticas](#).

³⁷ HORIZON-MISS-2025-06-CIT-CANCER-01: *Increasing walking and cycling: to reap health benefits, emission reductions and integrate active mobility and micromobility devices, with smart technologies and infrastructure* [«Aumentar los desplazamientos a pie y en bicicleta: obtener beneficios para la salud, reducir las emisiones e integrar dispositivos de movilidad activa y micromovilidad, con tecnologías e infraestructuras inteligentes», documento disponible en inglés]; [wp-12-missions_horizon-2025_en.pdf](#).

³⁸ Informe Especial del Tribunal de Cuentas Europeo de 2025 sobre la contaminación urbana en la UE, [Informe Especial 02/2025: Contaminación urbana en la UE – Las ciudades tienen un aire más limpio, pero siguen siendo demasiado ruidosas](#).

Directiva sobre la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa³⁹ incluye los desplazamiento en bicicleta y a pie entre las medidas de reducción de la contaminación atmosférica que deben incluirse en los planes de calidad del aire para fomentar la transición modal a la movilidad activa y a formas de transporte menos contaminantes. Los últimos datos del informe de seguimiento y perspectivas en relación con la contaminación cero de 2025⁴⁰ y el nuevo cuadro de indicadores de contaminación cero⁴¹ subrayan que, si bien se han registrado algunas mejoras en términos de contaminación atmosférica, el ruido total del transporte no ha disminuido significativamente. Un aumento de la movilidad activa podría contribuir positivamente a estrategias de gestión del ruido más proactivas.

En el informe del EGUM se notifican ocho medidas aplicadas desde abril de 2024 que abordan la inclusión de todos los grupos de edad, géneros y grupos minoritarios en el uso cotidiano de la bicicleta. La promoción de las bicicletas eléctricas parece ser una solución para las personas mayores y las que utilizan la bicicleta por primera vez, mientras que las bicicletas de carga se consideran una solución para animar a más mujeres y familias a usar este modo de transporte. Entre los ejemplos destacados indicados por el EGUM figuran los programas de formación específicos para mujeres⁴² y las clases gratuitas de ciclismo disponibles para grupos diversos⁴³. También se ofrecen ejemplos interesantes en relación con el envejecimiento activo⁴⁴ y la movilidad activa en las escuelas⁴⁵. Las ciudades ofrecen además muchos ejemplos adicionales a través de sus «Contratos de ciudad por el clima»⁴⁶.

Las medidas relacionadas con el uso de la bicicleta pueden desempeñar un papel positivo en la reducción de la pobreza de transporte. Cuando estén dirigidas a grupos vulnerables, dichas medidas podrán financiarse a través de los Planes Sociales para el Clima⁴⁷ vinculados a la ejecución del Reglamento sobre el Fondo Social para el Clima⁴⁸. En este contexto, la Comisión emitió una recomendación sobre la pobreza de transporte⁴⁹ dirigida a los Estados miembros en la que se tiene en cuenta la necesidad de considerar medidas relacionadas con el uso de la

³⁹ Directiva (UE) 2024/2881 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de octubre de 2024, sobre la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, DO L, 2024/2881, 20.11.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2024/2881/oj>.

⁴⁰ Informe de la Agencia Europea de Medio Ambiente (AEMA) y del Centro Común de Investigación (JRC) n.º 13/2024: <https://www.eea.europa.eu/en/analysis/publications/zero-pollution-monitoring-and-outlook-report>.

⁴¹ https://environment.ec.europa.eu/strategy/zero-pollution-action-plan/towards-zero-pollution-regions_es.

⁴² Por ejemplo, el programa «TandEM Women in Cycling», desarrollado por las organizaciones EIT Urban Mobility y BYCS, que ofrece formación en línea y presencial a mujeres de toda la UE para que dirijan sesiones de formación en el uso de la bicicleta orientadas a otras mujeres (<https://engage.eiturbanmobility.eu/processes/tandemwomen?locale=en>).

⁴³ Por ejemplo, la iniciativa Vélo-école del Métropole de Lyon, que ofrece educación gratuita sobre el uso de la bicicleta y promueve la inclusividad y la accesibilidad (<https://avelo.grandlyon.com/bons-conseils/apprendre-ou-reapprendre-a-faire-du-velo>).

⁴⁴ Por ejemplo, en la Guía para una movilidad ciclista ‘Amigable con la edad’, que fue un resultado del proyecto financiado por la UE ENTOURAGE, se proporciona un conjunto de herramientas para las ciudades que desean promover la movilidad activa en tiempos de envejecimiento de la población ([Age-friendly cycling. – Towards inclusive urban mobility](#)).

⁴⁵ Por ejemplo, un proyecto nacional alemán que apoyó activamente a los centros de enseñanza primaria y secundaria en la realización de controles de transibilidad peatonal y en bicicleta en sus centros educativos y las zonas circundantes (<https://www.vcd.org/artikel/fuss-und-fahrradfreundliche-schule>).

⁴⁶ <https://netzerocities.app/knowledge-ccc>.

⁴⁷ https://climate.ec.europa.eu/eu-action/eu-emissions-trading-system-eu-ets/social-climate-fund_es

⁴⁸ En el Reglamento (UE) 2023/955 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 10 de mayo de 2023, por el que se establece un Fondo Social para el Clima y se modifica el Reglamento (UE) 2021/1060 (DO L 130 de 16.5.2023, p. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2023/955/oj>) se define la «pobreza de transporte» como la incapacidad o dificultad de las personas y los hogares para hacer frente a los costes del transporte público o privado, o su falta de acceso o su acceso limitado al transporte necesario para acceder a servicios y actividades socioeconómicos esenciales, teniendo en cuenta el contexto nacional y espacial.

⁴⁹ C(2025) 3068 final Recomendación de la Comisión de 22.5.2025 sobre la pobreza de transporte: garantizar una movilidad asequible, accesible y justa <http://data.europa.eu/eli/reco/2025/1021/oj>.

bicicleta, como las infraestructuras ciclistas, las subvenciones para la adquisición o el arrendamiento de bicicletas, las bicicletas eléctricas y las bicicletas de carga para apoyar a los usuarios del transporte con bajos ingresos. Además, en el Informe de 2024 sobre la pobreza de transporte⁵⁰ se analizaron posibles indicadores para medir la pobreza de transporte y se enumeraron posibles estrategias de mitigación. Por último, la campaña de la Semana Europea de la Movilidad dedicó su edición de 2025 al tema «Movilidad para todos»⁵¹, que se centró en la pobreza de transporte.

Por lo que respecta a las medidas para aumentar la asequibilidad de la bicicleta, los Estados miembros podrán aplicar tipos reducidos del IVA a los servicios de suministro, alquiler y reparación de bicicletas, incluidas las bicicletas eléctricas⁵².

Existen varios ejemplos de fomento de una movilidad inclusiva, asequible y saludable a escala nacional y local.

Eslovenia adoptó medidas para subvencionar la compra de bicicletas eléctricas⁵³, especialmente para los desplazamientos diarios domicilio-trabajo en las zonas urbanas.

En el marco de su «Contrato de ciudad por el clima», Leipzig (Alemania) incluyó medidas que ofrecían subvenciones a las bicicletas de carga para las empresas. Asimismo, la ciudad participa en proyectos piloto en el ámbito de la logística neutra en carbono.

La campaña neerlandesa «Kies de Fiets!» («Elige la bicicleta») incentiva a las empresas a conceder a sus empleados una asignación de 23 céntimos por km (exento de impuestos). La campaña fue puesta en marcha por el Ministerio de Infraestructuras y Gestión del Agua y se centra en animar a los empleadores a motivar a su personal para que use la bicicleta con mayor frecuencia, proporcionando buenas instalaciones para bicicletas y ofreciendo una asignación por kilometraje a los ciclistas.

En Portugal, desde 2023 se aplica un tipo reducido del IVA del 6 % a la venta de bicicletas. La Federación Europea de Ciclistas utiliza un rastreador en línea para hacer seguimiento a alrededor de trescientos regímenes de incentivos fiscales y primas de compra de bicicletas a escala nacional, regional y local⁵⁴.

Para fomentar un cambio modal, en Estocolmo (Suecia), un proyecto denominado «Bike2Green»⁵⁵ utiliza la ludificación para promover el uso de la bicicleta. Financiado en el marco del capítulo de Empleo e Innovación Social («EaSI») del Fondo Social Europeo Plus, el proyecto está desarrollando programas informáticos patentados para hacer seguimiento y recompensar los viajes en bicicleta mediante reembolsos por kilómetro y precios económicos.

4. CAPÍTULO III: CREACIÓN DE MÁS Y MEJORES INFRAESTRUCTURAS CICLISTAS

Para aumentar el uso de la bicicleta, es necesario mejorar la calidad, la cantidad, la continuidad, la seguridad y el atractivo de las infraestructuras ciclistas. La infraestructura también debe

⁵⁰ 2024, Informe final *Transport poverty: definitions, indicators, determinants, and mitigation strategies* [«Pobreza de transporte: definiciones, indicadores, determinantes y estrategias de mitigación», documento disponible en inglés] (https://employment-social-affairs.ec.europa.eu/document/download/4c180544-b1a1-455b-93df-d2b70f536596_en?filename=KE-01-24-003-EN-N.pdf).

⁵¹ <https://mobilityweek.eu/theme-2025/>

⁵² Véase la Directiva (UE) 2022/542 del Consejo (DO L 107 de 6.4.2022, p. 1).

⁵³ <https://www.gov.si/zbirke/javne-objave/javni-poziv-za-dodeljevanje-nepovratnih-financnih-spodbud-polnoletnim-fizicnim-osebam-za-nakup-elektricnih-koles/>.

⁵⁴ <https://www.ecf.com/en/resources/tracker-money-for-bikes/>.

⁵⁵ [Bike2Green - ECF](#)

adaptarse a las demandas actuales y futuras, incluidas las bicicletas de carga (que a menudo son más amplias), las bicicletas con remolques (que son más largas) y los ciclistas que viajan a diferentes velocidades⁵⁶. Las partes interesadas han señalado los siguientes ámbitos en los que podría mejorarse la infraestructura ciclista europea: i) infraestructura ciclológica (por ejemplo, micronodos); ii) soluciones seguras de aparcamiento para bicicletas, como instalaciones de estacionamiento protegidas en estaciones de tren y cajas para bicicletas en zonas urbanas; iii) infraestructuras de recarga en edificios, en el lugar de trabajo, pero también en centros comunitarios importantes y lugares concurridos, como supermercados; iv) infraestructuras para transportar bicicletas en trenes; y v) seguridad general de las infraestructuras ciclistas⁵⁷.

Al mismo tiempo, la Comisión trabaja actualmente en un documento de orientación sobre el diseño y los requisitos de calidad de infraestructuras seguras para los usuarios vulnerables de la vía pública, incluidos los ciclistas y los usuarios de dispositivos de micromovilidad⁵⁸. Un estudio específico⁵⁹, cuyos resultados están previstos para 2026, ayudará a elaborar dichas orientaciones. Las orientaciones para los Estados miembros y las medidas de seguridad resultantes de este trabajo abordarán, entre otras cosas, la separación de la infraestructura para usuarios vulnerables de la infraestructura para el tráfico, cuando proceda, o la gestión de la velocidad y las diferentes medidas de reducción del tráfico. Estas iniciativas podrían también mejorar la seguridad de todos los usuarios de la vía pública y orientar el diseño de carreteras seguras, limitando la gravedad del trauma en caso de accidente. Además, el EGUM ha efectuado aportaciones a las autoridades locales sobre la necesidad de aumentar la seguridad de las infraestructuras ciclistas al examinar las tendencias futuras de la movilidad urbana, en consonancia con las medidas destinadas a aumentar la aceptación del uso de la bicicleta en el ámbito de la planificación urbana sostenible de las ciudades⁶⁰.

La Directiva relativa a la eficiencia energética de los edificios⁶¹ también contribuye a aumentar el atractivo de la bicicleta mediante la introducción de requisitos legales sobre el número mínimo de plazas de aparcamiento para bicicletas en los lugares de trabajo o en edificios residenciales y la posterior instalación de instalaciones de recarga. Ya pueden encontrarse buenos ejemplos de la transposición de esta Directiva en toda Europa, por ejemplo en Portugal⁶², Francia⁶³ y Bélgica⁶⁴.

Muchas ciudades ofrecen numerosos ejemplos de medidas centradas en mejorar la red ciclista y garantizar la conectividad. Lund (Suecia) destaca por su consideración de la conectividad urbano-rural, que reconoce la importancia de conexiones de transporte fluidas entre la ciudad

⁵⁶ Informe del EGUM, *Future of urban mobility and inclusive and sustainable urban space* [«Futuro de la movilidad urbana y espacios urbanos inclusivos y sostenibles», documento en inglés]: https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/urban-transport/expert-group-urban-mobility_es.

⁵⁷ *The transition pathway for the EU Mobility Industrial Ecosystem* [«El itinerario de transición del ecosistema industrial de movilidad de la UE», documento en inglés], enero de 2024, [Mobility Transition Pathway](#).

⁵⁸ Según lo dispuesto en el artículo 4, apartado 6, de la Directiva 2008/96/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 19 de noviembre de 2008, sobre gestión de la seguridad de las infraestructuras viarias, DO L 319 de 29.11.2008, p. 59, DO L 183 de 9.7.2019, p. 15.

⁵⁹ Orientaciones sobre el diseño de «márgenes de carretera clementes» y «carreteras evidentes y autoaplicativas», así como sobre los requisitos de calidad de las infraestructuras viarias para los usuarios vulnerables de la vía pública

⁶⁰ Informe del EGUM: [Inclusive and sustainable future of urban mobility in Europe](#) [«El futuro inclusivo y sostenible de la movilidad urbana en Europa, documento en inglés»].

⁶¹ Directiva (UE) 2024/1275 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 24 de abril de 2024, relativa a la eficiencia energética de los edificios, DO L, 2024/1275, 8.5.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2024/1275/oj>.

⁶² Sobre la base de la Directiva relativa a la eficiencia energética de los edificios [Directiva (UE) 2024/1275] y ampliándola.

⁶³ Desarrollo de buenas prácticas para el estacionamiento de bicicletas en los edificios: <https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/documents/guide-stationnement-velo-constructions.pdf>.

⁶⁴ La región de Flandes desarrolló un vademécum sobre instalaciones para bicicletas ([Vademécum fietsvoorzieningen](#)) con un capítulo específico sobre infraestructuras de aparcamiento para bicicletas.

y las comunidades suburbanas y rurales circundantes mediante la construcción de siete «superrutas» ciclistas en la ciudad y hacia y desde ella (81 km en total). Taurage (Lituania) se comprometió a ampliar su infraestructura ciclista para llegar a áreas apartadas cerca de zonas recreativas y comunidades jardín (aproximadamente 86 km de nuevas vías ciclistas). Liubliana (Eslovenia) amplió la red ciclista tanto dentro de la ciudad como en la región, vinculándola con las rutas ciclistas nacionales y mejorando los aparcamientos para bicicletas y las instalaciones de almacenamiento seguras.

5. CAPÍTULO IV: AUMENTO DE LAS INVERSIONES Y CREACIÓN DE CONDICIONES FAVORABLES PARA EL USO DE LA BICICLETA

Las inversiones son fundamentales para aumentar la aceptación del uso de la bicicleta. En los últimos años se han puesto a disposición de los Estados miembros y las autoridades locales importantes recursos financieros a escala de la UE. La política de cohesión de la UE proporciona a los Estados miembros una fuente clave de financiación para las infraestructuras ciclistas a través de programas nacionales, regionales y transfronterizos.

En particular, el Fondo Europeo de Desarrollo Regional proporciona la mayor parte de las asignaciones de inversión destinada a fomentar el uso de la bicicleta. En total, veintiún Estados miembros y un número significativo de programas transfronterizos han previsto inversiones específicas relacionadas con el uso de la bicicleta⁶⁵. En el período 2014-2020, se invirtieron 2 100 millones EUR en la construcción de vías ciclistas y caminos peatonales en toda la UE, lo que representa un aumento con respecto a los 700 millones EUR del período de financiación anterior de 2007 a 2013. En el actual período de programación 2021-2027, se han reservado 4 500 millones EUR para una serie de inversiones relacionadas con el uso de la bicicleta, de los cuales 3 200 millones EUR serán aportados por la UE y 1 300 millones EUR procederán de recursos nacionales. Esta inversión financiaría más de 12 000 kilómetros de vías ciclistas nuevas o mejoradas. También se están ejecutando proyectos para mejorar las infraestructuras ciclistas transfronterizas, en particular en el marco de los programas Interreg, no solo con fines de promoción del turismo, sino también para ofrecer una alternativa a los coches a los viajeros pendulares. Desde 2021, se han asignado alrededor de 163 millones EUR a proyectos sobre el uso de la bicicleta en el marco de Interreg.

Por lo que se refiere a la movilidad rural, las iniciativas y proyectos sobre el uso de la bicicleta también pueden recibir apoyo de la política agrícola común (PAC) 2023-2027. Algunos ejemplos de estos proyectos son: la conversión de una antigua línea ferroviaria en una vía verde para el uso de la bicicleta, la organización de concentraciones ciclistas como medio para promover la interacción y la integración sociales, las estaciones de recarga para bicicletas eléctricas, la creación de vías ciclistas y soluciones de movilidad respetuosas con el clima, la promoción de rutas ciclistas turísticas y la organización de acontecimientos ciclistas para mejorar la calidad de vida y el atractivo de las zonas rurales⁶⁶. Estos proyectos están en consonancia con los objetivos e iniciativas en el marco de la visión a largo plazo para las zonas rurales de Europa⁶⁷, que insta a los Estados miembros y a las regiones a desarrollar estrategias de movilidad rural sostenible que requieran, entre otras cosas, esfuerzos para apoyar soluciones

⁶⁵ [#EURegioDataStories – Exploring investments 2021-2027: support to cycling infrastructure](#) [«Análisis de las inversiones 2021-2027: apoyo a las infraestructuras ciclistas», sitio web en inglés].

⁶⁶ Financiación a través de estrategias de desarrollo local Leader, estrategias de pueblos inteligentes e inversiones en servicios básicos e infraestructuras en las zonas rurales. Leader financia estrategias de desarrollo local en toda la Europa rural en el marco de la PAC y cuenta con un presupuesto de la UE de 5 000 millones EUR para el período 2023-2027.

⁶⁷ [COM/2021/345 final: Una Visión a largo plazo para las zonas rurales de la UE: hacia unas zonas rurales más fuertes, conectadas, resilientes y prósperas antes de 2040.](#)

de movilidad sin emisiones, como el uso de la bicicleta, las vías ciclistas y las conexiones multimodales, incluido el transporte activo.

El Mecanismo de Recuperación y Resiliencia (MRR) a través de los planes nacionales de recuperación y resiliencia también proporciona recursos significativos para la movilidad sostenible. Se asignó un total de 650 000 millones EUR a los Estados miembros a través de subvenciones y préstamos en el marco del programa Next Generation EU. Varias medidas incluyen el apoyo a las infraestructuras ciclistas⁶⁸. Se estima que el importe total destinado a proyectos relacionados con el uso de la bicicleta en el marco del MRR asciende a 1 300 millones EUR.

Más recientemente, puede haber oportunidades adicionales de financiación a través del Fondo Social para el Clima mencionado anteriormente. Si bien los Estados miembros disponen de flexibilidad a la hora de fijar las prioridades de financiación, el Reglamento del Fondo Social para el Clima establece una lista clara de medidas e inversiones subvencionables que pueden incluirse en los planes. Las soluciones de movilidad y transporte de emisión cero y de baja emisión, incluida la compra de bicicletas, pueden optar a la ayuda, al igual que, por ejemplo, los bonos de transporte para servicios de movilidad compartida (por ejemplo, el uso compartido de bicicletas) y las inversiones en infraestructuras ciclistas.

El EGUM ha proporcionado información útil y ejemplos de buenas prácticas con respecto a las posibles medidas relacionadas con el uso de la bicicleta que podrían recibir apoyo a través del Fondo Social para el Clima⁶⁹. Por ejemplo, la prestación de apoyo a las autoridades locales para mejorar las infraestructuras ciclistas y la conexión de estaciones de tren con centros públicos como escuelas e instalaciones sanitarias (4,7 millones EUR del Ministerio de Transportes español a diez pequeños municipios⁷⁰) o los incentivos financieros para la adquisición de bicicletas de carga y remolques para empresarios y pymes (hasta 4 000 EUR para bicicletas de carga y 2 000 EUR para remolques a través de subvenciones regionales de expansión económica procedentes de la región de Bruselas Capital, Bélgica⁷¹).

A escala local, sobre la base de un análisis preliminar de los treinta y nueve planes de inversión evaluados por las ciudades, el Capital Hub de la misión sobre cien ciudades inteligentes y climáticamente neutras ha estimado que se han reservado más de 4 000 millones EUR para inversiones previstas en infraestructuras ciclistas y peatonales.

6. CAPÍTULO V: MEJORA DE LA SEGURIDAD VIAL

Una mayor aceptación del uso de la bicicleta da lugar a que se preste más atención a los retos relacionados con la seguridad, ya que los ciclistas se ven afectados negativamente de manera desproporcionada en los accidentes de tráfico, especialmente en las zonas urbanas. En la UE, los ciclistas son el único grupo de usuarios de la vía pública en el que el número de víctimas mortales ha aumentado en la última década⁷². Según las cifras preliminares sobre el número de víctimas mortales en accidentes de tráfico en la UE⁷³, el ritmo de mejora sigue siendo lento.

⁶⁸ COM(2023) 545 final/2 INFORME DE LA COMISIÓN AL PARLAMENTO EUROPEO Y AL CONSEJO relativo a la aplicación del Mecanismo de Recuperación y Resiliencia: avances, [https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/?uri=CELEX:52023DC0545R\(01\)&qid=1721749984487](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/?uri=CELEX:52023DC0545R(01)&qid=1721749984487).

⁶⁹ https://transport.ec.europa.eu/document/download/f7e54ea5-23aa-4f8d-a24c-9d902fc9652c_en?filename=EGUM_Recommendations_Social-Climate-Fund.pdf

⁷⁰ <https://www.transportes.gob.es/el-ministerio/sala-de-prensa/noticias/jue-05122024-1319>

⁷¹ <https://economie-emploi.brussels/prime-velo-cargo>

⁷² https://road-safety.transport.ec.europa.eu/document/download/c82fa210-8707-4402-a9be-b70deded1d5e_en?filename=road_safety_thematic_report_cyclists.pdf.

⁷³ Estadísticas sobre seguridad vial 2024 — Comisión Europea: https://transport.ec.europa.eu/background/road-safety-statistics-2024_es.

Los datos disponibles muestran que los ciclistas representan el 10 % de todas las víctimas mortales. En las zonas urbanas, los usuarios vulnerables de la vía pública (peatones, ciclistas y usuarios de vehículos de motor de dos ruedas y dispositivos de movilidad personal) representan casi el 70 % del total de víctimas mortales. Muchos más sufren lesiones graves. También se sabe que existe un considerable déficit de notificaciones de colisiones en carretera sin víctimas mortales en las que están implicados ciclistas. Dado que las estadísticas viarias oficiales suelen ser únicamente las facilitadas por las fuerzas policiales, las colisiones que no han dado lugar a una denuncia policial a menudo no se detectan, lo que implica que un gran número de colisiones que resultan en lesiones o daños materiales no quedan registradas.

Se lograrán nuevos avances en la aplicación de las normas de seguridad vial mediante la modernización de las normas de la UE sobre permisos de conducción⁷⁴ tras el acuerdo provisional alcanzado en marzo de 2025 entre el Parlamento Europeo y el Consejo. Para proteger mejor a los usuarios vulnerables de la vía pública, las nuevas normas adaptan los requisitos de formación y examen, haciendo mayor hincapié en la seguridad de estos usuarios. La Directiva 2024/3237⁷⁵ también contribuye a mejorar la seguridad y la protección de los ciclistas al garantizar que las infracciones por conducción peligrosas, como los incidentes de «adelantamiento peligroso» y «abandono del lugar del accidente», se sancionen de manera coherente en toda la Unión, independientemente del país en el que se cometa la infracción. Es importante señalar que la revisión también abarca los delitos relacionados con el uso indebido de carriles bici. Por último, para facilitar más datos e información sobre la seguridad vial a los usuarios vulnerables de la vía pública, se ha diseñado un tema de investigación específico en el marco del programa de trabajo de 2025 del clúster 5 de Horizonte Europa. Este se centra en la seguridad de los ciclistas, los peatones y los usuarios de dispositivos de micromovilidad⁷⁶.

En 2024, la Comisión publicó un estudio sobre la necesidad de contar con normas armonizadas para apoyar el aumento de la micromovilidad y fomentar la seguridad vial de los dispositivos de movilidad personal⁷⁷. El objetivo del estudio era investigar si sería viable y deseable la elaboración de una regulación europea armonizada de los dispositivos de movilidad personal. El estudio también examinó el marco regulador aplicable a las bicicletas eléctricas y cómo puede mejorarse para fomentar una implantación (más) rápida de las bicicletas eléctricas. Dicho estudio sugería varias opciones reguladoras.

El GEGUM recogió varias aportaciones y estudios de casos que ofrecían ejemplos de cómo se estaban aplicando las medidas de sensibilización y las campañas de seguridad vial. Algunos ejemplos interesantes son: i) el informe nacional exhaustivo de Francia⁷⁸ en el que se aborda la cuestión acuciante de la violencia motorizada y el reparto del espacio público entre las diferentes categorías de usuarios de la vía pública, incluidas recomendaciones; y ii) una

⁷⁴ Propuesta de DIRECTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO sobre el permiso de conducción, por la que se modifican la Directiva (UE) 2022/2561 del Parlamento Europeo y del Consejo y el Reglamento (UE) 2018/1724 del Parlamento Europeo y del Consejo y se derogan la Directiva 2006/126/CE del Parlamento Europeo y del Consejo y el Reglamento (UE) n.º 383/2012 de la Comisión: COM(2023) 127 final.

⁷⁵ Directiva (UE) 2024/3237 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 19 de diciembre de 2024, que modifica la Directiva (UE) 2015/413 por la que se facilita el intercambio transfronterizo de información sobre infracciones de tráfico en materia de seguridad vial, DO L, 2024/3237, 30.12.2024, <https://eur-lex.europa.eu/eli/dir/2024/3237/oj>.

⁷⁶ Apertura: 16 de septiembre de 2025 - Plazo(s): 20 de enero 2026: tema [HORIZON-CL5-2026-01-D6-13: Safety of Cyclists, Pedestrians and Users of Micromobility Devices](#) [«Seguridad de los ciclistas, peatones y usuarios de dispositivos de micromovilidad», documento en inglés].

⁷⁷ *Study on the need for armonized rules to support the rise of micro mobility and increased road safety for personal mobility devices* [«Estudio sobre la necesidad de contar con normas armonizadas para apoyar el aumento de la micromovilidad y fomentar la seguridad vial de los dispositivos de movilidad personal, documento en inglés»], informe final en inglés, 2024, <https://op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/4286a092-a55f-11ef-85f0-01aa75ed71a1>.

⁷⁸ [2025.04.08 Prevenir les violences et apaiser les tensions pour mieux partager la voie publique.pdf](#)

campaña nacional maltesa que abarca a todos los grupos de edad y a una amplia gama de partes interesadas, dirigida por el regulador nacional de transporte y en la que participan estudiantes de artes creativas⁷⁹. En Alemania, existe un amplio apoyo a las campañas sobre el uso seguro de las bicicletas eléctricas⁸⁰ y a la promoción de «jornadas de seguridad vial» y el uso seguro de la bicicleta⁸¹, que incluyen pruebas específicas para niños⁸² y cursos de formación para personas mayores⁸³. Por último, pero no por ello menos importante, Portugal ha desarrollado un marco nacional para la formación en el uso de la bicicleta centrado en las escuelas⁸⁴ y ha proporcionado a más de 1 000 escuelas de todo el país más de 20 000 bicicletas y 2 000 kits de seguridad.

Algunos Estados miembros han empezado a adoptar medidas para hacer frente al robo de bicicletas⁸⁵. Este es el caso de Francia, donde ya en 2021 se introdujo la obligación legal de identificación de nuevas bicicletas. En 2025, más de siete millones de bicicletas en Francia contaban con una etiqueta de identificación⁸⁶. En 2024, Bélgica puso en marcha la plataforma MyBike⁸⁷, una iniciativa voluntaria de los gobiernos federales y regionales sobre el etiquetado de bicicletas para evitar robos. Aunque se han notificado algunos otros sistemas de etiquetado o registro nacionales o locales, todavía no existe una visión global respecto a esta cuestión en todos los Estados miembros.

7. CAPÍTULO VI: APOYO AL EMPLEO DE ALTA CALIDAD Y AL DESARROLLO DE UNA INDUSTRIA EUROPEA DE LA BICICLETA CON PRESENCIA MUNDIAL

El informe de 2024 sobre el itinerario de transición del ecosistema industrial de movilidad de la UE⁸⁸ consideró la movilidad como un ecosistema industrial clave. Junto con la automoción, el transporte acuático y el ferrocarril, el itinerario incluía por primera vez la industria ciclista. El informe puso de relieve que la cadena de valor de la UE relacionada con el uso de la bicicleta (fabricación, infraestructuras ciclistas, cicloturismo, alquiler de bicicletas, ciclogística y otros servicios) proporciona 1,3 millones de puestos de trabajo y contribuye con 21 000 millones EUR al PIB de la Unión Europea. La cadena de suministro de bicicletas de la UE abarca a más de 1 000 pequeñas y medianas empresas⁸⁹.

La Comisión acogió con satisfacción los compromisos de las partes interesadas de: i) reducir la huella ambiental y climática asociada a la producción de bicicletas y bicicletas eléctricas; ii) establecer objetivos y aplicar prácticas sostenibles; y iii) apoyar el uso de la bicicleta como modo de transporte viable y sostenible. Las autoridades nacionales, regionales y locales se comprometieron a invertir en aparcamientos para bicicletas y otros dispositivos de movilidad personal, por citar solo algunos ejemplos. Las empresas se ofrecieron a apoyar la formación

⁷⁹ <https://futuremobility.gov.mt/>.

⁸⁰ <https://www.e-im-griff.de/>.

⁸¹ <https://www.verkehrswacht.de/fahrrad-aber-sicher/>.

⁸² <https://www.moenchengladbach.de/de/kinderverkehrsgarten>.

⁸³ <https://www.verkehrswacht.de/fit-mit-dem-fahrrad/>.

⁸⁴ [Pedala! Da escola para a vida – Instituto da Mobilidade e dos Transportes](#)

⁸⁵ [Cycling Strategies in Europe: Progress made, but the pace must accelerate - ECF](#) [«Estrategias de uso de la bicicleta en Europa: se han realizado progresos, pero debe acelerarse el ritmo - Federación Europea de Ciclistas», documento en inglés].

⁸⁶ <https://apic-asso.com/>.

⁸⁷ <https://mybike.belgium.be/fr/>

⁸⁸ <https://ec.europa.eu/docsroom/documents/57674>.

⁸⁹ [2023 CONEBI Bicycle Industry and Market Report \(BIMP\)](#) [«Informe de la Confederación de la Industria Europea de la Bicicleta, de 2023, sobre la industria y el mercado de la bicicleta», documento en inglés].

profesional, aplicar medidas para atraer nuevos talentos y poner en marcha programas de formación destinados a mujeres en el ámbito de la industria de la bicicleta.

Según los datos de las partes interesadas y de la industria⁹⁰, en 2022 se vendieron 20 millones de bicicletas, de las cuales 5,5 millones eran bicicletas eléctricas, 15,3 millones se montaron en la UE, y un 45-50 % de todos los componentes se fabricaron en Europa.

Según un informe de Eurostat de 2024⁹¹, en 2023 se fabricaron 9,7 millones de bicicletas en la UE, lo que supone un descenso del 24 % con respecto a los 12,7 millones de bicicletas fabricadas en 2022. En 2023, el mayor productor de bicicletas fue Portugal, con 1,8 millones de unidades, seguido de Rumanía (1,5 millones), Italia (1,2 millones) y Polonia (0,8 millones). Los datos muestran que catorce de los diecisiete países de la UE que presentaron información registraron una disminución de la producción de bicicletas entre 2022 y 2023. El aumento de los costes de producción, las continuas perturbaciones de la cadena de suministro y las incertidumbres económicas han tenido un impacto significativo en la industria. En 2023, la UE exportó bicicletas (tanto eléctricas como no eléctricas) por valor de 1 030 millones EUR, lo que supone un descenso del 10 % con respecto a la cifra de 2022. El valor de las importaciones se situó en 1 980 millones EUR, lo que supone una disminución del 21 % con respecto a 2022⁹².

La UE es líder mundial en el uso compartido de bicicletas y en el desarrollo de servicios relacionados con el uso de la bicicleta (por ejemplo, servicios de suscripción, reparación o cicloturismo). Sin embargo, las partes interesadas siguen señalando importantes retos en materia de precios (por ejemplo, las bicicletas y las bicicletas eléctricas fabricadas en países no pertenecientes a la UE pueden ser entre un 30 y un 70 % más baratas, debido en parte a las subvenciones estatales).

Los instrumentos de defensa comercial de la UE (es decir, las medidas antidumping, antisubvenciones y antielusión) han ayudado a proteger a la industria de la UE de la competencia y prácticas comerciales desleales. Para presentar los argumentos económicos de la contribución del uso de la bicicleta al transporte sostenible, se han realizado estudios centrados en Estados miembros específicos. Entre ellos se incluye un estudio sobre la economía de la bicicleta en Bélgica⁹³ y un estudio que evalúa la situación y las tendencias actuales en el sector neerlandés de la bicicleta⁹⁴.

Francia ofrece un valioso ejemplo de apoyo a la industria a nivel nacional: en el marco del programa «Francia 2030», una convocatoria de proyectos apoya los esfuerzos de la industria de la bicicleta para producir bicicletas y equipos asociados en el país⁹⁵. Asimismo, Francia ha creado la iniciativa «Filière vélo»⁹⁶. Esta iniciativa, que reúne a asociaciones con partes interesadas económicas, institucionales y territoriales, promueve una visión compartida y medidas para ayudar a desarrollar los distintos segmentos empresariales de la industria de la bicicleta en todas las regiones del país.

⁹⁰ [CONEBI/CIE/ECF: EU and UK Market and Industry forecast](#) [«Previsiones de la UE y del Reino Unido sobre el mercado y la industria», documento en inglés].

⁹¹ <https://ec.europa.eu/eurostat/web/products-eurostat-news/w/ddn-20241120-2>.

⁹² [https://ec.europa.eu/eurostat/web/products-eurostat-news/w/ddn-20240603-1#:~:text=A%20further%20look%20into%20the,3.5%20million%20\(%2D34%25](https://ec.europa.eu/eurostat/web/products-eurostat-news/w/ddn-20240603-1#:~:text=A%20further%20look%20into%20the,3.5%20million%20(%2D34%25)

⁹³ Realizado por Transport Mobility Leuven (TML): <https://www.tmlleuven.be/en/project/The-cycling-economy-in-Belgium>.

⁹⁴ Potencial de ingresos internacionales del sector neerlandés de la bicicleta: [International earning potential of the Dutch bicycle sector](#).

⁹⁵ <https://www.economie.gouv.fr/actualites/france-2030-lancement-de-lappel-projets-industrie-du-velo>.

⁹⁶ <https://filierevelo.com/>.

8. CAPÍTULO VII: APOYO A LA MULTIMODALIDAD Y AL CICLOTURISMO

La multimodalidad forma parte de los principios rectores de la movilidad urbana sostenible. La Declaración subraya el papel clave que desempeña el uso de la bicicleta en la mejora de la conectividad multimodal, así como en el contexto del turismo, especialmente en combinación con trenes y autobuses, tanto en zonas urbanas como rurales. La promoción de soluciones multimodales mediante la integración del uso de la bicicleta con otros modos de transporte se ha abordado en varias iniciativas legislativas y políticas en los últimos años. El Reglamento revisado sobre los derechos y las obligaciones de los viajeros de ferrocarril⁹⁷ incluye normas nuevas y mejoradas sobre el transporte de bicicletas en los trenes. Asimismo, establece que, a partir de junio de 2025, los procedimientos de contratación pública para trenes nuevos o trenes con mejoras importantes deben incluir el requisito de que estén equipados con un mínimo de cuatro plazas específicas para el transporte de bicicletas montadas (no solo plegadas)⁹⁸. Los Estados miembros también pueden decidir fijar un número superior a cuatro como número mínimo adecuado para determinados tipos de servicios. Estas normas se aplican a todos los servicios de transporte de viajeros por ferrocarril en la UE⁹⁹.

La movilidad sostenible, incluido el uso de la bicicleta, ocupa un lugar destacado en el Itinerario de Transición para el Turismo¹⁰⁰. El último informe de evaluación describe avances mensurables en la aplicación: varios compromisos presentados por las partes interesadas y las autoridades regionales y locales abordan medidas relacionadas con el uso de la bicicleta, como, por ejemplo, las administraciones regionales y locales que desarrollan y mejoran las infraestructuras ciclistas y las estaciones de recarga, así como las ONG que establecen objetivos concretos para aumentar la movilidad activa y sostenible, en particular el cicloturismo¹⁰¹. Actualmente se está elaborando una Estrategia de Turismo Sostenible de la UE, que se publicará en 2026. Su objetivo es configurar un modelo turístico competitivo, sostenible e integrador y también abordará la movilidad sostenible entre los ámbitos de interés clave.

A nivel nacional, el EGUM pudo dar seguimiento a ejemplos inspiradores de conectividad multimodal y cicloturismo. La Asociación checa para la Movilidad Urbana, junto con el Ministerio checo de transporte aplica un doble enfoque para apoyar la multimodalidad y el cicloturismo. A través del proyecto «Active2Public Transport» (A2PT) en la región del Danubio¹⁰², trabajan para potenciar las sinergias entre el uso de la bicicleta y el transporte público en toda la región, mejorando las instalaciones para el transporte de bicicletas en autobuses y trenes, modernizando los aparcamientos seguros en los nodos de transporte, y apoyando un portal de mapas en línea para ayudar a conectar los municipios a una red segura de rutas de transporte adecuadas para los ciclistas con fines de trabajo, educación, ocio o turismo. El Ministerio español de Transportes y Movilidad Sostenible ha destinado recientemente 10 millones EUR a los municipios para la aplicación de nuevos sistemas

⁹⁷ Reglamento (UE) 2021/782 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 29 de abril de 2021, sobre los derechos y las obligaciones de los viajeros de ferrocarril (versión refundida) (DO L 172 de 17.5.2021, p. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2021/782/oj>.

⁹⁸ Las empresas ferroviarias podrán fijar un número diferente en sus planes de transporte de bicicletas. Cuando las empresas ferroviarias decidan establecer dichos planes, deben consultar al público.

⁹⁹ No obstante, los Estados miembros pueden decidir eximir a los servicios urbanos y suburbanos de transporte de viajeros por ferrocarril de estas normas particulares sobre el transporte de bicicletas en trenes. Solo seis Estados miembros notificaron a la Comisión exenciones completas (AT, HU, PT, RO, SK) o parciales (FR) de estas normas para estos servicios: https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/passenger-rights/rail-passenger-rights_es.

¹⁰⁰ https://transport.ec.europa.eu/tourism/transition-eu-tourism_es.

¹⁰¹ <https://transition-pathways.europa.eu/tourism/knowledge-and-learning/ttp-reports>.

¹⁰² <https://interreg-danube.eu/projects/active2public-transport>.

públicos de uso compartido de bicicletas y la ampliación de los existentes¹⁰³. En Francia, las partes interesadas establecieron una estrategia nacional sobre el cicloturismo¹⁰⁴. En Alemania, a través de un programa de financiación específico, el Gobierno federal apoya diversas medidas que vinculan el transporte público con el uso de la bicicleta en todo el país. Entre otras cosas, incluye aparcamientos seguros para bicicletas de particulares en estaciones centrales de transporte público y paradas¹⁰⁵.

9. CAPÍTULO VIII: MEJORA DE LA RECOGIDA DE DATOS SOBRE EL USO DE LA BICICLETA

La actual ausencia de datos a escala de la UE sobre el uso de la bicicleta, junto con la falta de una recopilación de datos armonizada y de métodos de seguimiento de los avances, crea una importante laguna de conocimientos.

El objetivo del estudio financiado por la UE sobre el estado actual y el posible desarrollo de las infraestructuras ciclistas de la Unión Europea (estudio «Cycling Counts») es establecer **una base de referencia a escala de la UE para las infraestructuras ciclistas**. El estudio establece una metodología para la recogida de datos sobre el uso de la bicicleta y el seguimiento de los avances en cuatro dimensiones: red ciclista, uso de la bicicleta, seguridad de los ciclistas y servicios relacionados con el uso de la bicicleta. Hasta la fecha, los resultados preliminares han permitido identificar más de **900 000 km de vías ciclistas y carriles bici** a escala de la UE¹⁰⁶. El estudio también parece confirmar una gran variación entre los conjuntos de datos nacionales, regionales y locales identificados respecto a la cobertura geográfica y los parámetros de calidad de la infraestructura. Los datos sobre el uso de la bicicleta a escala nacional, regional y local están fragmentados. Esto afecta a la calidad de los datos y repercute significativamente en la interoperabilidad y la facilidad de uso de los datos en diferentes plataformas. Las conclusiones ponen de relieve la necesidad de prácticas de metadatos normalizadas para facilitar la integración y armonización de los datos y, en última instancia, la necesidad de garantizar que el conjunto de datos sea utilizable de manera integral y coherente en toda la UE. Por otra parte, el estudio recoge las iniciativas para establecer normas, plataformas y conjuntos de datos nacionales sobre infraestructuras ciclistas en dieciocho de los veintisiete Estados miembros, lo que sugiere la necesidad de orientación, colaboración y armonización también a escala de la UE.

Este trabajo se basa en gran medida en los esfuerzos que realiza Eurostat para mejorar tanto las estadísticas y la recogida de datos sobre el uso de la bicicleta como para elaborar mejores definiciones e indicadores pertinentes en este ámbito. En 2024, Eurostat empezó a revisar el cuestionario común y el glosario de estadísticas de transporte, en colaboración con la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas (CEPE) y el Foro Internacional del Transporte. El trabajo tuvo en cuenta cuestiones como la manera de recopilar estadísticas sobre la movilidad activa y compartida, cómo definir lo que constituye una «infraestructura ciclista» y cómo capturar datos comparables sobre el uso de la bicicleta. El cuestionario común está siendo actualizado para incluir variables sobre los diferentes tipos de infraestructuras ciclistas que

¹⁰³ Artículo 47 de BOE-A-2025-1560 Real Decreto-ley 1/2025, de 28 de enero, por el que se aprueban medidas urgentes en materia económica, de transporte, de Seguridad Social y para hacer frente a situaciones de vulnerabilidad: [BOE-A-2025-1560 Real Decreto-ley 1/2025, de 28 de enero, por el que se aprueban medidas urgentes en materia económica, de transporte, de Seguridad Social, y para hacer frente a situaciones de vulnerabilidad](#).

¹⁰⁴ <https://www.velo-territoires.org/politiques-cyclables/tourisme-a-velo/strategie-nationale-tourisme-a-velo/>.

¹⁰⁵ <https://bmdv.bund.de/DE/Themen/Mobilitaet/OEPNV/Foerderprogramm-Staerkung-OEPNV/foerderprogramm-staerkung-oepnv.html>.

¹⁰⁶ Principales resultados a escala de la UE: 303 346 km de vías ciclistas, 30 080 km de carriles bici y 581 021 km de carriles mixtos aptos para bicicletas. Longitud total de la red: 914 447 km.

deben recogerse a partir de 2026. Asimismo se están adoptando definiciones actualizadas de los diferentes tipos de infraestructuras ciclistas, que se publicarán a finales de 2025 en la sexta edición del Glosario de Estadísticas de Transporte.

Se espera que los datos relacionados con el uso de la bicicleta sean más accesibles gracias a la aplicación del Reglamento Delegado relativo a los servicios de información sobre desplazamientos multimodales¹⁰⁷ y del próximo Reglamento de Ejecución sobre indicadores de movilidad urbana en el marco del Reglamento sobre la red transeuropea de transporte. El Reglamento Delegado relativo a los servicios de información sobre desplazamientos multimodales incluye la obligación de que la información sobre todos los modos de transporte programado, transporte a la demanda y transporte personal sea accesible a través de los puntos de acceso nacionales¹⁰⁸. Esta obligación se aplica a los datos que ya existen en formato digital, incluidos algunos datos relacionados con el uso de la bicicleta. La Comisión apoya los esfuerzos para mejorar la accesibilidad de los datos a través de los puntos de acceso nacionales en el contexto de NAPCORE¹⁰⁹, una iniciativa cofinanciada por el Mecanismo «Conectar Europa». Entre varios temas, NAPCORE aborda los datos sobre aparcamientos para bicicletas, sobre el uso de la bicicleta en tiempo real y sobre infraestructuras ciclistas.

Las medidas sobre infraestructuras ciclistas y planificación de la movilidad en el marco del Programa de Trabajo Anual de la Unión sobre Normalización Europea de 2025¹¹⁰ incluyen específicamente el desarrollo de normas europeas para la red ciclista a fin de apoyar la planificación de rutas en tiempo real. Estas medidas también optimizan las infraestructuras ciclistas y mejoran la gestión del tráfico mediante la normalización de los datos sobre redes ciclistas, aparcamiento para bicicletas y comportamiento de los ciclistas.

El EGUM pudo identificar diferentes tipos de medidas nacionales que contribuyen a la comprensión de las tendencias en el uso de la bicicleta, las infraestructuras ciclistas y el comportamiento de los usuarios, incluidos nuevos conjuntos de datos, estudios y herramientas que sirven para mejorar sistemáticamente la recogida y el análisis de datos. Por ejemplo, la Administración sueca de transporte (Trafikverket) publicó un informe¹¹¹ en el que recopilaba los datos nacionales existentes sobre la evolución del uso de la bicicleta en los últimos años. El informe ofrece una visión más clara de las tendencias en la aceptación del uso de la bicicleta, la disponibilidad de infraestructuras y la seguridad, que respalda la elaboración de políticas basadas en datos contrastados a escala nacional. Dos proyectos financiados por la UE centrados en los desplazamientos en bicicleta inteligentes también proporcionaron información útil: MegaBITS¹¹² y MERIDIAN¹¹³. En el marco de estos proyectos, se desarrolló una hoja de ruta europea sobre los desplazamiento en bicicleta inteligente¹¹⁴, que proporciona una estrategia basada en datos para integrar, en toda la UE, herramientas digitales en las infraestructuras ciclistas y las políticas en la materia.

¹⁰⁷ Reglamento Delegado (UE) 2024/490 de la Comisión, de 29 de noviembre de 2023, por el que se modifica el Reglamento Delegado (UE) 2017/1926, que complementa la Directiva 2010/40/UE del Parlamento Europeo y del Consejo en lo que se refiere al suministro de servicios de información sobre desplazamientos multimodales en toda la Unión, DO L, 2024/490, 13.2.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2024/490/oj.

¹⁰⁸ https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/smart-mobility/road/its-directive-and-action-plan/national-access-points_es.

¹⁰⁹ <https://napcore.eu/>.

¹¹⁰ Programa de trabajo de la Unión de 2025 sobre normalización europea (C/2025/1818): https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/PDF/?uri=OJ:C_202501818.

¹¹¹ <https://trafikverket.diva-portal.org/smash/record.jsf?pid=diva2%3A1895596&dswid=-7502>.

¹¹² <https://www.interregnorthsea.eu/megabits/news/smart-cycling-roadmap-a-digital-turning-point-for-urban-mobility>.

¹¹³ <https://meridian-corridors.eu/material/the-road-map-for-smart-cycling-a-call-to-action/>.

¹¹⁴ https://www.interregnorthsea.eu/sites/default/files/2025-05/250501%20Brochure%20Smart%20Cycling%20Road%20Map_a%20call%20to%20action_final.pdf

10. CONCLUSIÓN

La Declaración europea sobre el uso de la bicicleta representa un hito clave en el camino hacia el reconocimiento del papel de la bicicleta en la política de transportes de la UE. Aunque muchas de las iniciativas y ejemplos descritos en el presente informe no pueden señalarse de manera unívoca como resultado directo de la Declaración, el número y la variedad de medidas dan testimonio del creciente impulso y del mayor reconocimiento de los resultados positivos asociados a las políticas y medidas relativas al uso de la bicicleta.

Aunque todavía es demasiado pronto para evaluar el impacto a largo plazo de la Declaración, ya se han detectado tendencias prometedoras. Con un mayor seguimiento a escala de la UE, nacional y local, es probable que la aplicación continuada de los principios establecidos en la Declaración dé lugar a resultados aún más positivos en el futuro. Esto permitirá una movilidad más sostenible, accesible, asequible, segura y saludable, lo que generará un alto valor añadido para la UE y su economía.

En general, se valora positivamente la creación de plataformas específicas para el intercambio de experiencias y mejores prácticas sobre el uso de la bicicleta entre los Estados miembros, a través de los puntos de contacto nacionales para la bicicleta recientemente creados, y con las partes interesadas, a través del Grupo de Expertos en Movilidad Urbana. Estas iniciativas probablemente den lugar a una colaboración fructífera.

Se ha avanzado de manera desigual en la aplicación de los compromisos establecidos en cada uno de los ocho capítulos de la Declaración. La aplicación con respecto a las infraestructuras ciclistas, las inversiones relacionadas con el uso de la bicicleta y las políticas en la materia se encuentra en una fase más avanzada. Esto se debe a su carácter a largo plazo, a las buenas prácticas ya existentes en varios Estados miembros y a la experiencia adquirida hasta la fecha.

Sin embargo, deben hacerse esfuerzos adicionales.

Aunque la mayoría de los Estados miembros cuentan con políticas y medidas sobre el uso de la bicicleta, se insta a los demás Estados miembros a que obren de igual manera. Asimismo, se les pide que utilicen plenamente las opciones de financiación de la UE disponibles, como el Fondo Social para el Clima.

Es preciso prestar atención a los siguientes ámbitos de la infraestructura ciclista de la UE susceptibles de mejora: i) infraestructuras ciclogógicas (por ejemplo, micronodos); ii) soluciones de aparcamiento seguro para bicicletas; iii) infraestructuras de recarga en edificios; iv) infraestructuras de transporte de bicicletas en trenes; y v) seguridad general de las infraestructuras ciclistas. La mejora de las medidas de seguridad, como el diseño de las infraestructuras y una garantía de cumplimiento más estricta, son fundamentales para reducir drásticamente el número de ciclistas lesionados y víctima de accidentes mortales. Además, al diseñar las infraestructuras ciclistas también debe tenerse en cuenta la adaptación de las infraestructuras ciclistas al cambio climático.

Elaborar una visión general de las medidas para luchar contra el robo de bicicletas en la UE sería un primer paso para profundizar en la comprensión de los problemas existentes y evaluar si una acción conjunta coordinada a escala de la UE aportaría un valor añadido.

Para llevar a cabo una evaluación continua y periódica de los avances, serían necesarias una recopilación de datos y unas prácticas de seguimiento más exhaustivas y sistemáticas, y la contribución estructurada de las autoridades públicas, las partes interesadas y la industria. Asimismo será clave el suministro de datos sobre el uso de la bicicleta, tal como se define en

el Reglamento Delegado (UE) 2024/490. Además, será fundamental aprovechar los resultados del estudio «Cycling Counts» para supervisar el desarrollo de las infraestructuras ciclistas en Europa.

Por último, cuestiones como la inclusividad y el compromiso con la industria también requieren una mayor atención para acelerar significativamente los avances.