

Dictamen del Comité Europeo de las Regiones — Una hoja de ruta de la UE para la bicicleta

(2017/C 088/10)

Ponente: Kevin Peel (UK/PSE), concejal de Manchester

RECOMENDACIONES POLITICAS

EL COMITÉ EUROPEO DE LAS REGIONES

Cambio de paradigma y una hoja de ruta de la UE para la bicicleta

1. señala que desde la década de 1950 en adelante, la planificación del transporte, el urbanismo y la ordenación del territorio han dado prioridad de forma sistemática al transporte motorizado individual frente a la movilidad activa y el transporte público en muchos lugares de toda Europa. El automóvil se ha convertido en el medio de transporte dominante, incluso para muchos trayectos cortos. Esta evolución ha sido determinante para una serie de problemas importantes, en particular, el cambio climático, la contaminación del aire, el ruido, los problemas de seguridad vial, la congestión, la mala calidad del espacio público, la segregación en el uso del suelo, la dependencia del petróleo en el sector del transporte, la limitación del poder adquisitivo de los consumidores, insuficientes niveles de actividad física entre gran parte de la población, etc.; precisamente, esto último genera otros problemas (por ejemplo, retrasos de las capacidades motrices, sobre todo en niños, obesidad, dificultad de concentración, etc.);
2. insta a un cambio de paradigma en las políticas de transporte y ordenación del territorio con el fin de hacer frente a estos problemas; este cambio requiere una nueva jerarquía sostenible de los desplazamientos, que dé prioridad en primer lugar a incentivos y medidas para aumentar la seguridad y el atractivo de los modos de desplazamiento activos (a pie y en bicicleta), así como al fomento del transporte público en segundo lugar, al desarrollo del uso compartido de vehículos en tercer lugar y, en último lugar, al uso individual del automóvil privado, y que permita la necesaria integración de los diferentes modos de transporte. Esto se debe trasladar a todos los aspectos de la planificación del tráfico, lo que incluye dar prioridad al flujo de circulación de los usuarios de modos de transporte activos, inversiones en infraestructuras, distribución del espacio vial, prioridad en los códigos de circulación, etc.;
3. reconoce que un cambio de paradigma en la política de transportes constituye un esfuerzo conjunto entre todos los niveles de gobierno, desde los entes locales y regionales a los niveles nacional, europeo e incluso a nivel mundial, y aboga a tal fin por una mayor integración entre los diversos niveles de la planificación, sobre todo local y regional, con el compromiso activo de todos los agentes de la sociedad civil, entre otros, las empresas, las ONG, los sindicatos, el mundo académico, etc.;
4. subraya la necesidad de promover, en el marco de los instrumentos de programación territorial, la mejora del acceso de los peatones y ciclistas a las paradas de transporte público y la instalación, en los puntos de intercambio de los sistemas de transporte, de espacios y aparcamientos seguros, atractivos y de acceso público para bicicletas y para eventuales servicios de bicicletas compartidas;
5. recuerda que los cambios en las políticas y la asignación de recursos, tanto en términos humanos como monetarios, se mueven por objetivos políticos ambiciosos; por consiguiente, recomienda a la Comisión que adopte el objetivo de duplicar el uso de la bicicleta en los Estados miembros de la UE durante los próximos diez años (elevar la cuota actual de aproximadamente el 7-8 % del uso de la bicicleta en el transporte modal a cerca del 15 %);
6. insta a la Comisión a que analice el potencial del uso de la bicicleta en la distribución modal del transporte en la UE a largo plazo (2030/2040/2050), para calcular las inversiones y otras medidas que se necesitarán para hacer realidad este potencial y llevar a cabo un exhaustivo análisis coste-beneficio. Para este análisis debería basarse en instrumentos existentes y ya probados, como las herramientas de evaluación económica de la salud para los desplazamientos a pie y en bicicleta de la Organización Mundial de la Salud, y debería seguir desarrollándolos teniendo en cuenta un planteamiento transversal sobre el uso de la bicicleta en sectores como la economía, el medio ambiente, el clima, la eficiencia energética, el transporte, la educación, la salud, el deporte, etc.;

7. acoge con gran satisfacción la iniciativa tomada por el Parlamento Europeo ⁽¹⁾ y los Estados miembros ⁽²⁾ de solicitar a la Comisión Europea que presente una hoja de ruta europea/documento estratégico a escala de la UE sobre el uso de la bicicleta. Asimismo, en la Declaración sobre el uso de la bicicleta como medio de transporte respetuoso con el clima, adoptada durante la Presidencia luxemburguesa de la UE en octubre de 2015, se aboga por la creación de un centro de referencia europea para el uso de la bicicleta en la Comisión;
8. acoge con satisfacción la Declaración de París de 2014 adoptada por el Programa Paneuropeo de Transportes, Salud y Medio Ambiente (THE PEP por sus siglas en inglés) y apoya firmemente el desarrollo de un plan director paneuropeo de fomento del uso de la bicicleta por parte de sus Estados miembros, la OMS, la CEPE y otras partes interesadas ⁽³⁾;
9. insta a incluir una hoja de ruta de la UE para la bicicleta en el programa de trabajo de la Comisión de 2018. La hoja de ruta debería responder a la creciente demanda de tomar medidas coordinadas a escala de la Unión para ayudar a desarrollar los beneficios bien documentados del uso de la bicicleta en materia económica, de salud y medioambiental, al tiempo que garantiza que la hoja de ruta incluye medidas para permitir una mayor sensibilización y la difusión de estos beneficios, con el fin de crear un hábito o una cultura del uso de la bicicleta;
10. recuerda que, de conformidad con el principio de subsidiariedad, el desarrollo estratégico de la red nacional de rutas ciclistas es competencia de los Estados miembros, y que la UE debería desempeñar un papel de apoyo, en particular para las interconexiones transfronterizas de estas redes, para las estrategias de los países y regiones con menor presencia ciclista cotidiana, así como para coordinar y desarrollar la red europea de rutas ciclistas;
11. subraya, no obstante, que los entes locales y regionales son las principales partes interesadas en definir las condiciones necesarias para poner en marcha el sistema urbano de transporte y movilidad del futuro, en plena aplicación del principio de subsidiariedad y proporcionalidad, puesto que la movilidad urbana y el transporte urbano son competencia de los entes locales y regionales. A este respecto, la experiencia pone de manifiesto que los planes de fomento del uso de la bicicleta detallados pueden integrarse en las estrategias de transporte local a fin de desarrollar visiones ambiciosas sobre el uso de la bicicleta que las comunidades puedan apoyar. A su vez, las asociaciones y estrategias regionales de transporte también pueden integrar la utilización de la bicicleta en las políticas regionales y sostener los programas para la bicicleta;
12. reitera, por consiguiente, la petición del CDR de que los entes locales y regionales participen de forma más dinámica en el proceso decisorio ⁽⁴⁾ y considera que, como voz de los entes locales y regionales, el CDR debe dirigir el debate sobre las iniciativas de la UE para el fomento del uso de la bicicleta, puesto que son las ciudades y las regiones las que previsiblemente más se beneficiarán de estas medidas;
13. considera igualmente que la bicicleta es un elemento esencial para una movilidad urbana sostenible, así como un factor clave de una agenda urbana integrada de la UE;

Financiación

14. señala que hay sólidos estudios académicos que demuestran que la relación beneficio-coste de las inversiones en infraestructuras ciclistas es de al menos 5:1 ⁽⁵⁾. Los beneficios económicos proceden de distintas direcciones: en primer lugar, por la creación de puestos de trabajo principalmente locales en la fabricación de bicicletas y el comercio al por menor, reparación, construcción o mantenimiento de las infraestructuras, así como en ámbitos como el cicloturismo y los servicios de transporte y demás servicios. En segundo lugar, por la mejora de la salud pública debido al incremento de la actividad física y la reducción de la contaminación atmosférica y acústica. En tercer lugar, por la menor congestión del tráfico, que se traduce en una disminución de los atascos, los retrasos y la pérdida de horas de trabajo, y en un menor gasto de combustible. Esto supone, en general, una mejor calidad de vida urbana y, a la vez, eleva su atractivo. Por último, los beneficios económicos también se pueden estimar en lo que respecta a un uso más eficiente del suelo;

⁽¹⁾ En el informe 2015/2005(INI) se pide que «el próximo programa de trabajo de la Comisión para 2016 incluya una hoja de ruta de la UE sobre el uso de la bicicleta».

⁽²⁾ *Declaration on Cycling as a climate friendly Transport Mode*, reunión informal de los ministros europeos de Transportes, Luxemburgo, 7 de octubre de 2015. <http://www.eu2015lu.eu/en/actualites/communiqués/2015/10/07-info-transport-declaration-velo/07-Info-Transport-Declaration-of-Luxembourg-on-Cycling-as-a-climate-friendly-Transport-Mode—2015-10-06.pdf>.

⁽³⁾ http://www.unece.org/fileadmin/DAM/thepep/documents/Déclaration_de_Paris_EN.pdf.

⁽⁴⁾ Dictamen sobre la «Aplicación del Libro Blanco del Transporte de 2011», ponente: Spyros Spyridon (EL/PPE), <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EA/TXT/?uri=CELEX:52015IR1426>.

⁽⁵⁾ El Ministerio de Transporte del Reino Unido estima que la relación beneficio-coste de las inversiones para el uso de la bicicleta es de 5,5:1 (cf. Department for Transport, «Value for Money Assessment for Cycling Grants», 2014); Transport and Mobility Leuven calcula que las inversiones en la Región de Bruselas Capital presentan una relación beneficio-coste de 5:1-9:1 (cf. Transport and Mobility Leuven, «Impact et potentiel de l'usage du vélo sur l'économie et l'emploi en Région de Bruxelles-Capitale: Les effets directs et indirects de l'usage du vélo en 2002, 2012 et 2020», 2014); en Helsinki, la relación beneficio-coste se calculó en 8:1 (cf. City of Helsinki, «Helsinki Bicycle Account 2015»).

15. reitera, por tanto, el llamamiento de los ministros de Transporte en la Declaración sobre el uso de la bicicleta como modo de transporte respetuoso con el clima para elaborar un documento estratégico a escala de la UE sobre el uso de la bicicleta que determine «las políticas y los instrumentos de financiación de la UE que ya están movilizados o que deben mobilizarse para aumentar el uso de la bicicleta y promover el empleo relacionado con el ciclismo en la UE, e integrarlo en [...] las políticas e instrumentos de financiación de la UE»⁽⁶⁾;

16. insta, además, a promover una política de inversión en transportes de la UE con visión de futuro, que aspire también a mejorar la salud pública y que invierta, con plena consideración del Acuerdo de París en el marco de la COP 21, fondos de transporte de la UE para la bicicleta⁽⁷⁾;

17. propone, como norma general, que todo proyecto de infraestructura pertinente cofinanciado por la UE tenga en cuenta en la medida de lo posible el uso de la bicicleta, también con el fin de evitar las posibles repercusiones negativas en este medio de transporte derivadas de la construcción de autopistas, vías férreas, etc. (es decir, el principio de incluir la bicicleta en todos los proyectos de infraestructuras). Además, el uso de la bicicleta debería considerarse como una prioridad de financiación independiente en los programas de trabajo para 2018-2020 del programa de investigación e innovación de la Comisión Europea, Horizonte 2020 (Movilidad para el crecimiento);

18. pide que la Comisión Europea establezca unos criterios mínimos de calidad en materia de infraestructuras ciclistas para los proyectos pertinentes cofinanciados con fondos de la UE y, en particular, los criterios de diseño de la red que contemplen la seguridad, funcionalidad y señalización, a fin de garantizar la rentabilidad de las inversiones realizadas con el dinero del contribuyente europeo; pide además que la Comisión Europea trabaje con los Estados miembros y los entes locales y regionales para elaborar documentos orientativos nacionales así como para configurar una base de datos de buenas prácticas y fomentar el intercambio de conocimientos para la creación de infraestructuras ciclistas. Asimismo, pide a la Comisión Europea que establezca criterios sobre financiación, gestión y viabilidad económica de las principales medidas;

19. propone incluir EuroVelo, la red de rutas ciclistas de largo recorrido⁽⁸⁾, en la RTE-T, para mejorar así las conexiones transfronterizas, desarrollar las posibilidades del turismo e impulsar una mejor accesibilidad de los centros urbanos, y sugiere utilizar los fondos del Mecanismo «Conectar Europa» para los nodos urbanos, por ejemplo, para la construcción de vías (rápidas) ciclistas urbanas y suburbanas;

Seguridad vial

20. recuerda que el miedo a sufrir un accidente al circular en bicicleta entre el tráfico motorizado contribuye a la percepción generalizada de que montar en bicicleta es una actividad peligrosa. Este miedo no está del todo justificado, ya que la mayoría de los accidentes son accidentes individuales donde no entra en juego ningún otro vehículo. Sin embargo, tiene un efecto inhibitorio para el uso de la bicicleta y puede constituir un freno para su utilización generalizada como modo de transporte;

21. recuerda que los límites de velocidad reducidos en las zonas densamente pobladas y su respeto constituyen uno de los principales factores que permiten reducir la mortalidad en carretera. Las colisiones entre ciclistas y vehículos motorizados a alta velocidad son una de las principales causas de muerte y de lesiones graves para los ciclistas; por ello reclama que la UE proponga a las autoridades locales, regionales y nacionales recomendaciones sobre la mejora de la gestión de la velocidad y la habilitación de medidas de calzado de tráfico con la introducción, entre otras, de calles en áreas urbanas con un límite de velocidad por defecto de 30 km/h (20 mph) y que incluyan las bicicletas, haciendo compatible la coexistencia entre los distintos usuarios de las mismas: peatones, bicicleta, automóvil, vehículos pesados, vehículos de asistencia (ambulancias, bomberos, etc.). Además, también deberían introducirse gradualmente sistemas inteligentes de gestión de la velocidad, mediante su homologación en todos los nuevos vehículos de cuatro ruedas motorizados, autobuses y vehículos pesados de transporte de mercancías que tengan autorización de circular por la vía pública en toda la UE; señala que hay una discrepancia manifiesta entre la seguridad objetiva real del uso de la bicicleta y el sentimiento de seguridad subjetivo que experimentan muchas personas. Para zanjar esta discrepancia, también deberían aplicarse, sobre todo, medidas de información y comunicación flexibles, como campañas informativas públicas eficaces. Solo reduciendo el temor al uso de la bicicleta y, por ende, mejorando el sentimiento subjetivo de seguridad, los ciclistas inseguros se sentirán mejor y usarán la bicicleta como medio de transporte;

⁽⁶⁾ Las políticas mencionadas en la Declaración incluyen, entre otros, planes de movilidad urbana sostenible dentro del paquete sobre movilidad urbana de 2013, orientaciones políticas sobre seguridad vial 2011-2020, la iniciativa Civitas 2020, Eltis, Urbact y la Semana Europea de la Movilidad, con los instrumentos de financiación correspondientes (entre otros, los Fondos Estructurales y de Inversión Europeos, el programa COSME y Horizonte 2020).

⁽⁷⁾ Esto incluye las infraestructuras, pero también servicios de movilidad como el uso compartido de bicicletas, sistemas de transporte inteligente, material rodante adaptado a los ciclistas, etc.

⁽⁸⁾ <http://www.eurovelo.org/>.

22. recuerda, además, que, a pesar del número relativamente bajo de vehículos más grandes y pesados en las zonas urbanas en comparación con el número total de vehículos de motor, se ven implicados de modo desproporcionado en los accidentes mortales de ciclistas;

23. lamenta la extrema lentitud con que disminuye la tasa de ciclistas víctimas de accidentes mortales y apoya, a este respecto, que a escala de la UE se fije un objetivo de reducción de lesiones graves y se examine la posible escasez de denuncias de tales lesiones. En este sentido, un principio de trabajo de la hoja de ruta de la UE para la bicicleta debe ser el aproximarse al objetivo de cero muertes y asegurarse el liderazgo mundial en seguridad y protección ciclista;

24. pide que se revise oportunamente el Reglamento de Seguridad General, en particular en lo que se refiere a las mejoras de visibilidad directa de los conductores de vehículos pesados de transporte de mercancías, que podrían complementarse con otros sistemas de seguridad activa obligatorios, como, por ejemplo, sensores para detectar la presencia de ciclistas y sistemas de frenado automático para evitar colisiones;

25. pide que se actualice el Reglamento relativo a la homologación de vehículos en lo que se refiere a la protección de los peatones y otros usuarios vulnerables de la vía pública ⁽⁹⁾, para incluir procedimientos de ensayo para proteger a los ciclistas en caso de impacto de la parte delantera de un automóvil;

26. pide que se considere la incorporación a las carreteras urbanas y rurales de medidas específicas para mejorar la seguridad ciclista en las directivas vigentes de la UE, como la Directiva de la UE sobre la seguridad de las infraestructuras en materia de túneles y de la RTE-T ⁽¹⁰⁾;

Movilidad urbana y sistemas de transporte urbano inteligentes

27. pide que las próximas directrices de la Comisión Europea sobre logística urbana ⁽¹¹⁾ reconozcan el enorme potencial del cambio que representaría prestar servicios y entregar mercancías de hasta 250 kg con bicicletas eléctricas de carga, por lo que se recomienda optar, en la medida de lo posible, por este tipo de logística;

28. señala que la planificación urbana y del tráfico respecto a la movilidad local debe concebirse estrechamente interconectada e integrada en todos los ámbitos;

29. insiste en que es fundamental que la educación en materia de seguridad vial, normas de tráfico y algunas normas específicas para la bicicleta empiece en la escuela y que contribuirá a la reducción de los accidentes con ciclistas; la Comisión Europea debería contribuir a facilitar la difusión de programas escolares locales de calidad y eficacia demostradas que agrupen a escuelas, servicios de policía y otras partes interesadas con el objetivo de lograr que los ciclistas más jóvenes dispongan de un buen conocimiento de las técnicas de la bicicleta así como de nociones básicas sobre cómo medir la fuerza y la velocidad de potenciales impactos en carretera, al tiempo que se fomentan los beneficios del ciclismo como modo de transporte social, saludable y esencialmente seguro;

30. reitera su posición referente a que las normas nacionales y municipales sobre accesos urbanos y tarificación vial urbana pueden ser instrumentos eficaces para gestionar las demandas que compiten por el espacio vial urbano y para abordar problemas esenciales como la congestión, la contaminación o la expansión de las ciudades ⁽¹²⁾, y subraya, en este contexto, que las próximas directrices (no vinculantes) de la Comisión Europea sobre accesibilidad urbana ⁽¹³⁾ deberían dar siempre prioridad al uso de la bicicleta; recomienda a los entes locales y regionales que los ingresos procedentes de los sistemas de restricción de acceso y de la tarificación vial urbana se reinviertan parcialmente en el uso de la bicicleta para crear alternativas atractivas al uso del automóvil;

31. señala que combinar el uso de la bicicleta y el transporte público es mutuamente beneficioso y que la multimodalidad es un elemento esencial para el desarrollo con éxito de unas redes de transporte urbano fluido; reitera su llamamiento a la publicación obligatoria de los horarios y otras informaciones sobre los desplazamientos y a la plena accesibilidad para todos los ciudadanos de la UE ⁽¹⁴⁾, así como el desarrollo de los sistemas informáticos y aplicaciones sobre rutas que tengan en cuenta la intermodalidad, y pide que, en relación con la multimodalidad, los sistemas de uso

⁽⁹⁾ Reglamento (CE) n.º 78/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 14 de enero de 2009, relativo a la homologación de vehículos en lo que se refiere a la protección de los peatones y otros usuarios vulnerables de la vía pública, por el que se modifica la Directiva 2007/46/CE y se derogan las Directivas 2003/102/CE y 2005/66/CE (DO L 35 de 4.2.2009, p. 1).

⁽¹⁰⁾ Directiva 2004/54/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 29 de abril de 2004, sobre requisitos mínimos de seguridad para túneles de la red transeuropea de carreteras (DO L 167 de 30.4.2004, p. 39), 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).

⁽¹¹⁾ http://ec.europa.eu/transport/facts-fundings/tenders/index_en.htm.

⁽¹²⁾ Dictamen sobre el «Paquete sobre movilidad urbana», ponente: Sir Albert Bore (UK/PSE) (DO C 271 de 19.8.2014, p. 18).

⁽¹³⁾ http://ec.europa.eu/transport/themes/urban/news/2015-11-27-guidance-acces-regulations_en.htm.

⁽¹⁴⁾ Dictamen sobre «Servicios de información, planificación y venta de billetes, relativos a los desplazamientos multimodales», ponente: Petr Osvald (CZ/PSE) (DO C 19 de 21.1.2015, p. 36).

compartido de bicicletas se integren plenamente en las normas técnicas, en la legislación de la UE y en los proyectos de I+D financiados por la UE, en particular en lo que se refiere a la planificación de los trayectos, la venta de billetes, los aparcamientos, etc. Las infraestructuras dentro y alrededor de las estaciones de autobuses o trenes, así como las instalaciones del propio transporte público, deben mejorarse para facilitar el transbordo entre trenes, autobuses y bicicletas ⁽¹⁵⁾;

Políticas de electromovilidad y contratación pública

32. propone que las políticas de movilidad con vehículos eléctricos en todos los niveles de gobierno tengan siempre en cuenta la bicicleta eléctrica;

33. aconseja a la Comisión Europea que incluya el uso de la bicicleta en su revisión de los criterios de contratación pública ecológica de la UE para el transporte. Los criterios de contratación pública no solo deberían tener por objeto llevar a cabo mejoras mínimas en los automóviles y los vehículos industriales ligeros adquiridos por compradores públicos, sino también lograr un cambio modal hacia modos de transporte respetuosos con el medio ambiente, como la bicicleta. Por tanto, en los procedimientos de contratación pública debería ser obligatorio comprobar, de acuerdo con los criterios de contratación pública ecológica de la UE, si pueden adquirirse bicicletas (incluidas las bicicletas eléctricas de pedaleo asistido o «bicilecs») en lugar de turismos y bicicletas de carga (incluidas las eléctricas y de pedaleo asistido) en lugar de vehículos industriales ligeros. Asimismo, aconseja la incorporación de criterios de compra pública de innovación que faciliten el desarrollo tecnológico en todos los aspectos y la difusión entre los Estados miembros;

Mitigación de los efectos del cambio climático y calidad del aire

34. reconoce que se necesita un entramado de políticas para mitigar el cambio climático y cumplir los objetivos de descarbonización de la UE para el sector del transporte, así como para mejorar la calidad del aire en las ciudades. Esto incluye soluciones técnicas, cambios en las políticas e incentivos para evitar los desplazamientos innecesarios. Los programas de ejecución ambiciosos dirigidos al uso de la bicicleta deberían ser parte integral de toda estrategia destinada a mitigar los efectos del cambio climático y mejorar la calidad del aire, cualquiera que sea el nivel de gobernanza. Además, el uso de la bicicleta puede contribuir a la consecución de once de los objetivos de desarrollo sostenible de las Naciones Unidas ⁽¹⁶⁾;

Datos sobre el uso de la bicicleta

35. hace hincapié en que disponer de datos fiables y comparables es esencial para la toma de decisiones informadas y para medir el impacto de las intervenciones políticas y de financiación, y, por consiguiente, recomienda a la Comisión (Eurostat) que desarrolle una metodología común de recogida de datos y definiciones armonizadas para los datos nacionales y urbanos sobre el uso de la bicicleta;

Centro de referencia para el uso de la bicicleta en la Comisión Europea e intercambio de buenas prácticas

36. acoge con satisfacción el nombramiento de una persona de contacto en la DG MOVE, pero señala que este puesto debería convertirse en un punto de contacto para toda la Comisión, dotado en cuanto a recursos de personal de al menos el equivalente de una persona a tiempo completo (ETC) y complementarse con puntos de contacto en materia de bicicleta en todas las direcciones generales pertinentes de la Comisión y una eficiente consulta entre servicios y coordinación dentro de la Comisión;

37. pide a la Comisión que apoye la creación de un centro de intercambio de información, dotado de los recursos adecuados, para responder a las necesidades de los Estados miembros y de los entes locales y regionales en materia de acceso a las mejores prácticas, estudios de casos prácticos, informes, posibilidades de financiación, etc., con respecto al uso de la bicicleta ⁽¹⁷⁾.

Bruselas, 12 de octubre de 2016.

*El Presidente
del Comité de las Regiones Europeo*

Markku MARKKULA

⁽¹⁵⁾ Proyecto Bitibi apoyado por el programa europeo de energía inteligente.

⁽¹⁶⁾ World Cycling Alliance/ECF, «Cycling delivers on the Global Goals», 2015. https://ecf.com/sites/ecf.com/files/The%20Global%20Goals_internet.pdf.

⁽¹⁷⁾ El Observatorio de la movilidad urbana (ELTIS) ha recabado numerosos ejemplos de buenas prácticas (www.eltis.org).