



LET'S CYCLE!

**LA BICICLETA COMO HERRAMIENTA
DE LIBERTAD E INTEGRACIÓN**



**Co-funded by
the European Union**

Funded by the European Union. Views and opinions expressed are however those of the author(s) only and do not necessarily reflect those of the European Union or the European Education and Culture Executive Agency (EACEA). Neither the European Union nor EACEA can be held responsible for them.

Project ID: 2021-2-IT02-KA210-ADU-000048116

INDICE

INTRODUCCIÓN	6
LAMETODOLOGÍABICILIBERATUTT*: LA BICICLETA COMO HERRAMIENTA DE LIBERTAD E INTEGRACIÓN.....	7
Socios.....	8
MÓDULO 01. CIUDADANÍA ACTIVA INCLUSIVA Y SOSTENIBLE.....	10
A. Directrices de la Estrategia Nacional EpCG: Integración, Universalidad, Inclusión, Transformación y Centralidad del Individuo.....	11
B. Educación ambiental para una sociedad más inclusiva e igualitaria. La Agenda 2030: Objetivos de Desarrollo Sostenible	16
C. Los Objetivos de Desarrollo Sostenible en tu barrio. Cómo buscarlos, interpretarlos y adoptarlos empezando por la movilidad sostenible.....	22
Módulo 02: ¡MONTAMOS EN BICI! MOVILIDAD SOSTENIBLE E INCLUSIÓN SOCIAL CON LA BICICLETA	29
A. Elige la bicicleta, ¿por qué?	30
B. La bicicleta no discrimina!	32
C. Biciliberatutt* es un método creado para enseñar a los adultos a montar en bicicleta.....	33
El medio: bicicleta.....	45
Autores del kitdeherramientas.	62
FOTOS E IMÁGENES.....	63
Bibliografía.....	63



INTRODUCCIÓN

El proyecto **“Let’s Cycling. Educare alla mobilità sostenibile e all’inclusione sociale”** “ pretende formar a operadores de asociaciones territoriales de Bolonia y Valencia dedicados a actividades de coaching en educación intercultural, acogida y acompañamiento de procesos de integración de inmigrantes y personas en riesgo de exclusión social, promoviendo el uso de nuevas formas de movilidad sostenible en las dos ciudades.

De acuerdo con el Pilar Europeo de Derechos Sociales, el proyecto pretende reforzar los derechos sociales y producir efectos positivos en la vida de las personas a corto y medio plazo, fomentando la conciencia de ciudadanía europea también entre los ciudadanos que viven en situaciones de riesgo de exclusión social y económica.

Las políticas europeas para promover la igualdad de oportunidades y el acceso al mercado laboral de los grupos infrarrepresentados estimularon a los socios de Salvaiciclisti Bolonia y CEFA a elaborar una metodología de intervención educativa no formal y compartirla con Jovesólides: el objetivo último es reforzar la inclusión social y laboral de los grupos destinatarios con menos oportunidades.

LA METODOLOGÍA BICILIBERATUTT*: LA BICICLETA COMO INSTRUMENTO DE LIBERTAD E INTEGRACIÓN

Esta metodología está diseñada para fomentar la libertad de montar en bicicleta, sin miedos ni preocupaciones.

Es un proyecto dedicado a las mujeres inmigrantes para fomentar su emancipación, independencia e integración en nuestras ciudades a través de un uso consciente de la bicicleta como medio de movilidad sostenible.



LOS SOCIOS

CEFA:

CEFA es una ONG fundada en 1972 en Bolonia (www.cefaonlus.it/) que trabaja en cooperación internacional y promueve el voluntariado, especialmente entre los jóvenes de la sociedad civil.



Las áreas en las que promueve actividades son la formación, la Educación para la Ciudadanía Global (EpCG), la inserción laboral, la migración, los derechos humanos y la agricultura, con el objetivo de promover el crecimiento social y un amplio sentido de comunidad en Europa, África y América Latina.

El objetivo de los proyectos es crear modelos de desarrollo sostenible mediante acciones que fomenten el crecimiento, el bienestar de las personas y la resistencia al cambio climático; luchar contra la discriminación y la xenofobia; promover la inclusión social y la igualdad de género. El CEFA fomenta la participación activa y directa de los beneficiarios. Desde 1998, CEFA promueve proyectos de EpCG para responder y contribuir a la consecución de los objetivos de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible.

SALVAR A LOS CICLISTAS



En los últimos años, Salvaiciclisti-Bologna ha impulsado proyectos con el objetivo de transformar la bicicleta de un simple medio de transporte en una herramienta de inclusión

social. Entre los proyectos puestos en marcha se encuentra Biciliberattutt*, lanzado en 2017, que ya ha enseñado a montar en bicicleta a cerca de 70 mujeres y hombres adultos (de entre 20 y 75 años), formando un equipo de tutores capacitados y una metodología diseñada para el aprendizaje de adultos. En una segunda fase, el enfoque Biciliberattutt*, desarrollado junto con otras ONG y asociaciones locales, con financiación pública del Ayuntamiento de Bolonia, se dirigió a mujeres migrantes alojadas en centros de acogida, en condiciones de fragilidad y procedentes de contextos culturales en los que el uso de la bicicleta no es habitual o está prohibido para las mujeres. Un segundo proyecto, UniBikeforRefugees, activo desde 2016 en colaboración con asociaciones locales que trabajan en acogida, es una vía metodológica para formar a migrantes y refugiados sobre las normas básicas de circulación urbana y el concepto de mantenimiento de la bicicleta.



jovesólides

JÓVENES HACIA
LA SOLIDARIDAD
Y EL DESARROLLO

JOVESÓLIDES:

En los últimos años, Jovesólides se ha centrado en la inclusión social de los jóvenes, los inmigrantes y la certificación de la experiencia social como metodología que ofrece múltiples oportunidades de aprendizaje y experimentación.

Ha desarrollado varias acciones para sensibilizar a la sociedad a nivel europeo sobre la realidad de los migrantes y refugiados, contrastar la xenofobia y el discurso de odio dirigido a comunidades vulnerables, con especial atención a la crisis migratoria, y promover la participación activa de los migrantes en actividades que faciliten su inclusión en el tejido social de los territorios en los que viven, desde el compromiso político hasta la inserción laboral.

MODULE 01

**CIUDADANÍA
ACTIVA INCLUSIVO Y
SOSTENIBLE**

A. Directrices para las estrategias nacionales de EpCG: Integración, universalidad, inclusión, transformación y centralidad del individuo

La Estrategia italiana adopta la definición de Educación para la Ciudadanía Global (EpCG) de la UNESCO:

“un proceso educativo que lleva a los individuos a ser agentes de cambio en las instituciones sociales, culturales, políticas y económicas que influyen en sus vidas”.

Este es el planteamiento de EpCG en el que se basa el proyecto Let's Cycling.

Concepto clave:

La educación para la ciudadanía global como acción transformadora

Para la EpCG, el supuesto central es que el proceso educativo es una acción transformadora basada en metodologías pedagógicas innovadoras basadas en el diálogo y la reflexión, que sitúan al alumno en el centro del mismo.

Implica un enfoque sistémico de los temas y cuestiones abordados, vinculando los contextos local, regional e internacional.

La labor de la EpCG pretende aumentar la conciencia cívica a escala mundial, fomentar el pensamiento crítico y desarrollar la capacidad de escuchar y dialogar.

Con las acciones de la EpCG se promueve un papel activo de los individuos y las comunidades, respetando los principios de justicia social y medioambiental; facilitando la capacidad de comprender e influir en los procesos de toma de decisiones a todos los niveles (local, regional e internacional). Se refuerza la participación democrática, animando tanto a los individuos como a las comunidades a conocer sus derechos y asumir sus responsabilidades.

La EpCG presupone procesos educativos informales, no formales y formales que pueden activarse en todos los contextos sociales (familia, escuela, lugar de trabajo, comunidad en general).

La acción educativa promueve el cambio a través de:

A. Directrices para las estrategias nacionales de EpCG: Integración, universalidad, inclusión, transformación y centralidad del individuo

- el concepto de pertenencia a una comunidad más amplia;
- la interdependencia de las dimensiones política, económica, medioambiental, social y cultural;
- Interconexión entre los niveles local, nacional y mundial.

El proceso educativo activado por la EpCG tiene por objeto aumentar la conciencia y la comprensión crítica de la dinámica y los procesos de interdependencia basados en aspectos relacionados con las tres dimensiones principales del proceso de aprendizaje:

- dimensión cognitiva (comprensión crítica)
- dimensión socioemocional (sentido de pertenencia y solidaridad)
- dimensión conductual (ser agentes activos del cambio)



El enfoque de educación no formal del proyecto Let's Cycling

Concepto clave:

La EpCG implica a todos los ciudadanos en un proceso de aprendizaje permanente destinado a reforzar la ciudadanía activa

El proceso de aprendizaje se basa en 3 etapas principales:

- Información
- Cambio de percepción y actitud
- Movilización

Los ámbitos educativos en los que se actúa pueden implicar a distintos grupos de beneficiarios:

jóvenes, consumidores, autoridades locales, responsables políticos del sector económico privado y solidario, sociedad civil, asociaciones...

Las acciones de la EpCG a través de vías de educación no formal tienen como objetivo

- Contribuir a la elaboración de políticas a escala local, regional y nacional mediante la implicación y participación de los ciudadanos.
- Mejorar los conocimientos y fomentar la capacidad de movilización de los ciudadanos en distintos contextos.
- Promover soluciones locales cuyo diseño derive de procesos ascendentes en respuesta a retos locales y globales (como veremos, por ejemplo, el uso de la bicicleta para la movilidad sostenible).
- Promover el aprendizaje mutuo y el intercambio entre diferentes actores y contextos, entre personas, comunidades, regiones, naciones.

Es una educación que toma como horizonte ético los valores presentes en la Declaración Universal de los Derechos Humanos, basados en el respeto y la aceptación de la “diferencia” y el principio de alteridad.

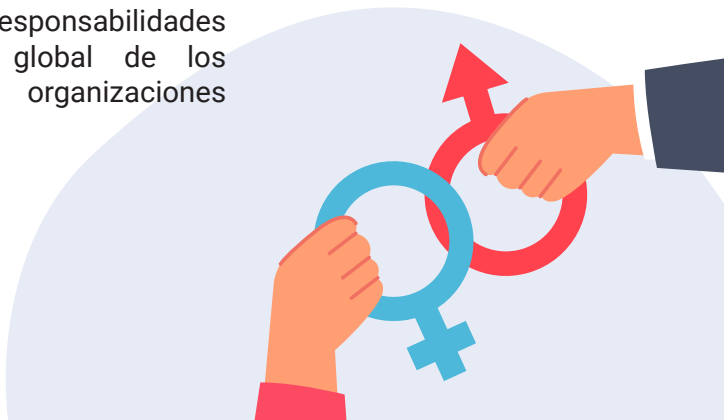
A través de este proceso educativo se desarrollan valores, actitudes y habilidades que mejoran la autoestima de las personas y las hacen más responsables de sus actos. Fomenta la creación de una ciudadanía éticamente solidaria, consciente de que sus decisiones afectan a su propia vida y a la de los demás.

En España, ya en 2007, el Ministerio de Asuntos Exteriores y de Cooperación fue una de las autoridades nacionales pioneras en la Unión Europea en impulsar una estrategia de EpCG, que a través de la investigación, la sensibilización, la formación y la comunicación, pretende concienciar a la sociedad, partiendo de los conceptos de pluralidad y multiculturalidad y contrarrestando la discriminación y los estereotipos negativos.

Gracias a los temas abordados por el proyecto Let's Cycling!, este conjunto de herramientas reunirá prácticas y formas activas de trabajar en algunas prioridades de la EpCG, como:

Igualdad de género

- Comprender la importancia de lograr la igualdad formal y la igualdad real de derechos, libertades, oportunidades, opciones y responsabilidades para hombres y mujeres en todos los grupos de edad y culturas es un objetivo de desarrollo y un factor clave en una lucha eficaz y sostenible contra la pobreza.
- Evaluar el impacto sobre la igualdad de género de cualquier acción de ayuda al desarrollo.
- Comprender las responsabilidades de ciudadanía global de los Estados y las organizaciones



internacionales en la búsqueda de la protección de los derechos humanos y las posibilidades de la acción colectiva como medio para garantizar su respeto, el de las libertades fundamentales en igualdad de condiciones -a través del empoderamiento de las mujeres-, así como la superación de las desigualdades e injusticias en relación con el género, como medio para superar la pobreza.



Sostenibilidad medioambiental

Comprender la importancia de respetar el medio ambiente para lograr un desarrollo sostenible y facilitar la erradicación de la pobreza.

- Estudiar el concepto de desarrollo sostenible integrándolo con otras dimensiones de la calidad de vida.
- Comprender los límites del modelo de desarrollo imperante en relación con los conflictos presentes y futuros.
- Identificar el impacto de cualquier acción de ayuda al desarrollo sobre el desarrollo sostenible.
- Comprender las responsabilidades de todos los ciudadanos del mundo, los Estados y las organizaciones internacionales y el potencial de la acción colectiva para lograr un desarrollo sostenible.

Respeto de la diversidad cultural

- Profundizar en el conocimiento de la dimensión cultural de las sociedades, desde una perspectiva antropológica y como conjunto de modos de vida, hábitos, tradiciones, creencias y manifestaciones concretas de una sociedad determinada.
- Comprender la diversidad que existe en las sociedades y cómo la vida de otros individuos puede enriquecer la propia.
- Reconocer los prejuicios propios y ajenos contra la diversidad e identificar mecanismos para combatirlos.
- Comprender el impacto de todas las acciones de ayuda al desarrollo en la diversidad cultural.



https://intercoonecta.aecid.es/Documentos%20de%20la%20comunidad/Estrategia_Educaci%C3%B3n%20para%20Desarrollo.pdf

B. Educación ambiental para una sociedad más inclusiva e igualitaria. La Agenda 2030: Objetivos de Desarrollo Sostenible.

En 2009, el Ministerio italiano de Medio Ambiente y Protección del Territorio y del Mar (MATTM) y el Ministerio italiano de Educación, Universidad e Investigación (MIUR) formalizaron una declaración de intenciones para promover la coordinación entre ministerios a la hora de orientar las estrategias educativas de los distintos niveles de enseñanza hacia la concienciación y la creación de un sentido de la responsabilidad en cuestiones de sostenibilidad.

A principios del curso 2015, el MATTM, en colaboración con los demás ministerios implicados, publicó las nuevas “Directrices sobre Educación Ambiental” elaboradas por un grupo de trabajo interministerial.

La colaboración entre los ministerios se reforzó en 2016 con la firma de un memorando de entendimiento sobre educación ambiental y desarrollo sostenible en las escuelas: este paso marcó el nacimiento de la “Carta Nacional de Educación Ambiental y Desarrollo Sostenible”.



Concepto clave:

No podemos ignorar la relación entre la dimensión medioambiental y algunas de las cuestiones más cruciales de nuestro tiempo, como los conflictos, las migraciones y la pobreza, ya que la sostenibilidad está entrelazada con la legalidad, la participación política y social, la ciudadanía, la hospitalidad y el multiculturalismo.

El debate sobre la “Carta Nacional de Educación Ambiental y Desarrollo Sostenible” reconoció la importancia de la cooperación al desarrollo como inversión necesaria para afrontar estos retos globales.

En octubre de 2017, el MATTM, junto con los ministerios competentes, promovió la “Estrategia Nacional de Desarrollo Sostenible”, haciendo hincapié en su inspiración no violenta e inclusiva, destacando un área específica dedicada a la educación en su connotación más inclusiva.

Concepto clave:

“El objetivo de la Estrategia Nacional de Desarrollo Sostenible es la introducción en todos los ámbitos de la educación

- desde la educación preescolar hasta la universitaria, pasando por la formación profesional, en contextos informales y no formales- de prácticas interdisciplinarias y participativas destinadas a difundir conocimientos, competencias, actitudes y estilos de vida sostenibles, invirtiendo también en la formación del profesorado, integrando los programas de formación y los principios de sostenibilidad e inclusión social”.

En la misma línea de las propuestas de los ministerios italianos, la “Estrategia Española de Desarrollo Sostenible (EEDS)” coincide en que la educación es una herramienta fundamental para transmitir conocimientos sobre el medio ambiente y su conservación de acuerdo con los principios de sostenibilidad de los recursos naturales.

Por ello, es fundamental introducir los conceptos de consumo responsable, sostenibilidad y respeto al medio ambiente tanto en la escuela como en casa. En este sentido, la Ley Orgánica de Educación establece, entre los conocimientos mínimos que deben adquirirse en la educación primaria y secundaria, la conservación de los recursos naturales y la diversidad y la solidaridad global e intergeneracional.

Y con la introducción de la asignatura curricular “Educación para la Ciudadanía”, uno de los temas que se abordan con los alumnos es el consumo responsable.

Al mismo tiempo, los estilos de vida encuentran en la estrategia y la legislación españolas herramientas importantes para la valorización de la salud como aspecto importante en el proceso educativo.

Y en esta misma línea, la Estrategia de Nutrición, Actividad Física y Prevención de la Obesidad (NAOS) desarrollada por el Gobierno pretende mejorar los hábitos alimentarios y fomentar la práctica regular de actividad física por parte de todos los ciudadanos, con especial atención a los niños y niñas, con el programa piloto PECSRO para alumnos de seis a diez años y sus familias.



<https://www.miteco.gob.es/es/ministerio/planes-estrategias/estrategia-espanola-desarrollo-sostenible/09047122800cfd5btcm30-88639.pdf>

Crisis climática, protección del medio ambiente, salud de los ciudadanos: el proyecto Let's Cycling

Debido al fuerte impacto del cambio climático en nuestra salud, es de suma importancia aplicar medidas concretas para evitar el deterioro del estado del ecosistema de nuestro planeta.

La movilidad activa, junto con la movilidad sostenible, es una estrategia que contribuye al desarrollo sostenible: ir en bicicleta o caminar durante al menos 25 minutos, según los expertos, no sólo ayuda a lograr este objetivo común, sino que también beneficia a nuestra salud y aumenta las posibilidades de vivir una vida más larga. Promover estos estilos de vida es, por tanto, crucial.

¿Qué beneficios tiene para la comunidad?

Las ventajas del ciclismo son de diversa índole.

Aunque es difícil de cuantificar, todos los expertos en la materia destacan los beneficios para



nuestra salud también en términos de reducción de los costes sanitarios derivados del menor uso del coche y de la actividad física regular.

La bicicleta también tiene beneficios políticos y sociales, ya que no afecta a los recursos no renovables, promueve la democratización de la movilidad y una mayor autonomía por parte de todos los grupos de edad, jóvenes y mayores por igual.

Salud, bienestar y dimensión social del ciclismo

Los considerables beneficios de la bicicleta para la movilidad personal también han quedado ampliamente demostrados en relación con la salud física del usuario.

Debido principalmente a los efectos positivos de la actividad física, se calcula que factores de riesgo como la obesidad, las enfermedades cardiovasculares, la diabetes y ciertos tipos de cáncer se reducen entre un 20 y un 40%.

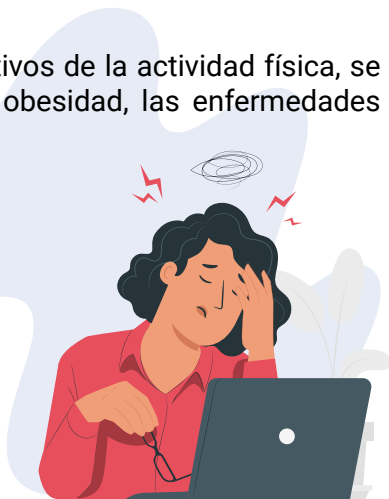
Los estudios médicos también han demostrado una reducción del 20-30% del riesgo de depresión mediante el ciclismo.

Estudios recientes muestran también una reducción del estrés percibido, una disminución de los niveles de ansiedad y un aumento de la capacidad de concentración.

Además, la bicicleta nos permite ejercer nuestro derecho a la movilidad y a la libertad de movimientos, elementos clave del desarrollo personal y social que forman parte del llamado bienestar social.

A través del ciclismo, todas las personas, independientemente de su posición social u otras condiciones determinadas por factores sociales, pueden lograr una mejor salud personal.

El ciclismo garantiza que los beneficios para la salud y el bienestar físico, mental y social estén al alcance de todas las personas, independientemente de su sexo (véase el capítulo dedicado a este tema), edad (especialmente en el caso de niños y niñas, así como de personas mayores), nivel de ingresos y educación, etnia o cualquier otra característica por la que puedan ser discriminadas.



<https://esmovilidad.mitma.es/estrategia-estatal-por-la-bicicleta/area-2>



Contexto europeo

Aunque la bicicleta no puede considerarse la solución definitiva a los problemas del tráfico y la protección del medio ambiente en nuestras ciudades, forma parte de una política más general de regeneración urbana y mejora de la calidad del estilo de vida urbano y requiere unos recursos financieros relativamente limitados.

En 2020, en el marco de la “Estrategia Europea de Movilidad Sostenible”, las asociaciones ciclistas europeas destacaron el papel esencial de la bicicleta para alcanzar sus muy ambiciosos objetivos.

Esta estrategia forma parte del “Pacto Verde” europeo, cuyo objetivo es reducir las emisiones relacionadas con el transporte en un 90% de aquí a 2050.

La Comisión Europea tiene previsto adoptar una estrategia global de movilidad sostenible e inteligente para alcanzar este objetivo y garantizar que los sistemas de transporte de los países de la UE se adapten a una economía limpia, digital y moderna. Las Organizaciones de la Sociedad Civil (OSC) han coincidido en que aumentar el uso de la bicicleta en Europa es una de las medidas más eficaces para lograr este objetivo y que debemos acelerar el Pacto Verde de la UE introduciendo las medidas más eficaces para ello.

Las políticas locales de movilidad sostenible e inteligente deben promover programas que fomenten y promuevan el uso de la bicicleta, incluso mediante una financiación sustancial.

La movilidad urbana debe ganar protagonismo en el marco político de la UE mediante el desarrollo y la aplicación de una verdadera estrategia europea para el uso de la bicicleta, que incluya el uso de fondos para que las ventajas de las bicicletas eléctricas estén disponibles en todos los países de la UE, y también para crear puestos de trabajo relacionados con el aumento de la producción en el sector.

La movilidad sostenible es uno de los puntos centrales del Nuevo Pacto Verde de la Comisión Europea, que representa un punto de inflexión respecto al pasado porque ya no se centra únicamente en el automóvil y el transporte aéreo, entre los medios de transporte más contaminantes, sino en la creación de redes transnacionales de trenes de alta velocidad -que pueden competir con los vuelos aéreos- y en el uso de la bicicleta en la vida cotidiana.

Gracias a su versatilidad e inclusividad, la bicicleta permite a personas de todas las edades, condiciones de salud y poder adquisitivo, incluso en zonas accidentadas y montañosas, desplazarse de forma más sostenible y limpia, al tiempo que se benefician de la actividad física.

El uso de la bicicleta, ya sea como medio de transporte cotidiano o como opción para el turismo, el ocio o el deporte, está cada vez más extendido.

La bicicleta ya no se considera una moda más o menos pasajera, ni el ciclista una característica peculiar de las calles urbanas.

Sin embargo, para lograr un mayor incremento del uso de la bicicleta y un cambio cultural a favor de la movilidad sostenible, es imprescindible llevar a cabo una intensa labor de difusión, sensibilización y formación, incluyendo campañas que deberían centrarse en las ventajas de la bicicleta frente a otros medios de transporte, especialmente en comparación con los vehículos de motor.



<https://esmovilidad.mitma.es/estrategia-estatal-por-la-bicicleta/area-1>

Con el objetivo de reducir las emisiones relacionadas con el transporte en un 90% de aquí a 2050, las organizaciones de la sociedad civil de varios países europeos reconocen que la bicicleta es el medio para alcanzar este objetivo y aumentar los beneficios potenciales para el medio ambiente y la salud. En Europa, el 30% de los desplazamientos en coche cubren

distancias inferiores a 3 km y el 50% de los desplazamientos totales son inferiores a 5 km. Esto significa que la bicicleta puede sustituir al coche en una parte importante de los desplazamientos, reduciendo así los problemas de tráfico.

No se puede ignorar el potencial de la bicicleta para los desplazamientos diarios al colegio y al trabajo (el 40% de todos los desplazamientos son por estos dos motivos), pero también para otros motivos (el 60% de todos los desplazamientos son para ir de compras, servicios, aficiones, actividades sociales...).

C. Los Objetivos de Desarrollo Sostenible en tu barrio. Cómo buscarlos, interpretarlos y adoptarlos empezando por la movilidad sostenible.

¿Qué ocurre en Bolonia y Valencia?

La movilidad de muchas ciudades europeas y de todo el mundo está cambiando, también gracias al compromiso de las asociaciones de la sociedad civil en el fomento de la movilidad sostenible.

Movilidad sostenible en Bolonia

Desde 2019, con el fin de reducir las emisiones de gases de efecto invernadero en un 40% para 2030, Bolonia ha sido la primera área metropolitana de Italia en poner en marcha el Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PUMS).

El principal objetivo del PUMS es reducir en un 40% las emisiones de gases de efecto invernadero procedentes del tráfico motorizado para 2030 en comparación con los niveles de 1990.

Esto debería lograrse mediante una combinación de dos componentes: la reducción del tráfico motorizado privado, que contribuye en un 28%, y la descarbonización del parque de vehículos, que aporta el 12% restante.

Para lograr este objetivo,



se prevén importantes cambios en los distintos medios de transporte y su utilización.

Objetivo: reforzar y mejorar el transporte público en una perspectiva de integración metropolitana. Movilidad ligada a la actividad física y al transporte público es lo que Bolonia prevé para hacer su territorio cada vez más sostenible, en un marco en el que instituciones, ciudadanos y empresas aúnen esfuerzos por un objetivo común.

Concepto clave:

Hacia un nuevo sistema integrado de movilidad basado en la mejora de las redes de transporte público combinada con redes de movilidad peatonal más amplias y seguras para garantizar una cohesión territorial generalizada y una inclusión social efectiva.

En el área metropolitana, se espera que la cuota del transporte privado en coche disminuya del 57% (valor de 2016) al 41% (objetivo para 2030), con un aumento del transporte público del 13% al 19% y un incremento del uso de la bicicleta del 5% al 14%.

Sólo en el municipio de Bolonia, se espera que la proporción del transporte privado en coche se reduzca a la mitad, pasando del 42% al 22%, mientras que el transporte público aumentará del 21% al 28% y la bicicleta del 5% al 18%.

Para alcanzar estos objetivos, Bolonia ha empezado a planificar una extensa red de tranvías. Está previsto que las dos primeras líneas entren en servicio en 2026. Ya se han adjudicado las obras de construcción y se espera que empiecen en la primavera de 2023. El PUMS prevé la construcción de una tercera línea de tranvía para 2030.

En cuanto al ciclismo, se ha planificado una red de carriles bici para toda el área metropolitana, llamada Bicipolitana -de las palabras “bici” y “metro”, en referencia a los icónicos planos del metro en los que cada línea está marcada con un color diferente-.

La Bicipolitana consta de dos redes entrelazadas, una para la movilidad cotidiana (compuesta por 20 líneas) y otra para el ocio y el turismo (compuesta por 14 líneas).

En diciembre de 2021, las obras habían concluido en el 42% de la red.



<https://www.bicipolitanabolognese.it/>

La red ciclista urbana conecta Bolonia con el área metropolitana a través de las diez principales rutas radiales y en los últimos cinco años ha pasado de una extensión de unos 170 km a los más de 200 km que componen la red actual:

- aproximadamente 120 km de carriles bici en zonas exclusivas o adyacentes a vías peatonales, vías mixtas para peatones y ciclistas;
- aproximadamente 50 km de carriles bici de calzada, carriles bici de doble sentido y carriles mixtos para vehículos y bicicletas dentro de las zonas de la “Zona 30”;
- unos 30 km de “vías verdes” (vías situadas principalmente en zonas verdes o fluviales, con firme asfaltado o sin asfaltar, que no tienen las características y la señalización de un carril bici exigidas por el Código de la Circulación).

En Bolonia se han instalado diez estaciones de reparación de bicicletas y se están instalando nuevos aparcabicis, a un ritmo de 750 nuevos aparcabicis al año.



<https://www.comune.bologna.it/servizi-informazioni/colonnine-gonfiaggio-prima-riparazione-biciclette>



<https://www.comune.bologna.it/servizi-informazioni/parcheggiare-bici>

Además, en noviembre de 2022, Bolonia aprobó las directrices de un programa integrado para mejorar la seguridad vial, promover la movilidad sostenible y aumentar la calidad y usabilidad del entorno y el espacio público, transformando Bolonia en una “ciudad de 30 km/h”. Este proceso finalizará en junio de 2023.

Ciudad 30 será un plan integrado, destinado a mejorar la seguridad vial, fomentar la movilidad sostenible y aumentar la calidad y usabilidad del medio ambiente y el espacio público, a través de una serie de macroacciones:

- regulación, mediante la revisión general de los límites máximos de velocidad en las zonas urbanas, que se reducirán a 30 km/h en algunas carreteras principales;
- rediseño de carreteras, mediante intervenciones infraestructurales para la moderación del tráfico (como cruces sobreelevados y coloreados, badenes, ...);
- controles más generalizados para evitar comportamientos peligrosos y aumentar el cumplimiento de las nuevas normas;
- comunicación, promoción y educación en materia de seguridad vial, para la concienciación e implicación de la comunidad;
- inversiones en seguridad (para 2022/2023, ya se está planificando o ejecutando un total aproximado de 14 millones de euros).

En los últimos años se han realizado numerosas inversiones en la red integrada, destinadas a hacer más cómodos, fáciles y seguros los desplazamientos diarios en bicicleta de niños, jóvenes, adultos y ancianos por las calles de la ciudad.

El objetivo de la ciudad es seguir ampliando el sistema ciclista (más de 50 km de nuevos

ya están financiados y listos para ser activados en 2024) con el objetivo de aumentar el número de ciclistas en una visión de Bolonia cada vez más



sostenible, saludable y respetuosa con el ser humano.

Por supuesto, entendemos que el tema de la seguridad vial y de ofrecer oportunidades a quienes quieren utilizar la bicicleta como medio de transporte para ir al trabajo y para el ocio, encaja en una encrucijada de ejes temáticos que van desde la protección del medio ambiente y de la salud, con la oportunidad de hacer ejercicio, hasta la reducción de la contaminación de los coches y muchos otros.

Movilidad sostenible en la Comunidad Valenciana

En las últimas décadas, la movilidad sostenible se ha convertido en una demanda social para combatir los problemas medioambientales, sociales, urbanísticos y económicos generados por el uso intensivo del vehículo privado.

En este sentido, la Generalitat Valenciana ha iniciado un proceso para definir un modelo

estructural, social y medioambiental para nuevas alternativas de movilidad sostenible, sin excluir el uso del vehículo privado, implicando a todos los agentes sociales.

El gobierno autonómico ha actuado, por un lado, dentro del marco legislativo que permite promulgar leyes de movilidad de acuerdo con el Estatuto de la Generalitat Valenciana y, por otro, animando a otras administraciones a adoptar la misma filosofía en sus respectivos ámbitos territoriales.

Para mejorar la calidad de vida en Valencia, el Consejo está abordando cuestiones



centrales que llevan décadas sin resolverse.

La solución, como demuestran en situaciones similares las medidas adoptadas en muchas ciudades europeas, es fomentar la movilidad peatonal y en bicicleta, ampliar un sistema de transporte público que sea atractivo para los ciudadanos, no contaminante y, en consecuencia, reducir el protagonismo de los vehículos motorizados (coches y motos) que son los que más inciden en la movilidad urbana.

Los datos muestran que casi la mitad de los desplazamientos en la ciudad de Valencia se realizan a pie; una pequeña proporción (pero en significativo aumento) se hace en bicicleta; otra gran proporción en transporte público y sólo uno de cada cinco se realiza en coche o moto.

Sin embargo, en los desplazamientos hacia o desde el área metropolitana, el vehículo privado (coche y moto) es el modo de transporte predominante: es el vehículo elegido en casi tres de cada cuatro viajes.

Una de las causas ha sido identificada como el crecimiento del tejido urbano combinado con una inversión limitada en transporte público.

En la última década, el Ayuntamiento de Valencia ha facilitado el uso de la bicicleta como medio de transporte cotidiano con algunas actuaciones concretas:

Garantizar una infraestructura ciclista adecuada:

- Crear una red ciclista que abarque toda la ciudad.

Con un diseño adecuado, sencillo y seguro.

- Extender la red ciclista a más barrios.
- Aumentar el número de aparcabicicletas.
- Conexión de Valencia con las ciudades del área metropolitana.

Mantener y mejorar la red existente:

- Eliminar las ineficiencias y los proyectos inadecuados.
- Trasladar los carriles bici de la acera a la calle.
- Completar las conexiones inacabadas.
- Proteger los carriles bici en las carreteras más transitadas.
- Regular los carriles bici en las carreteras compartidas con los coches, haciendo cumplir los límites de velocidad.

- Señalizar el uso de la *bicicleta en toda la ciudad* (para usuarios habituales y turistas).

Instalar aparcamientos seguros para bicicletas a nivel local

- Instalar aparcabicis en la calle (en lugar de en la acera).
- Fomentar la instalación de aparcabicicletas en el interior de los edificios públicos y privados.
- Promover la conexión del transporte público con los carriles bici,
- Fomentar la instalación de aparcamientos para bicicletas cerca de las estaciones y en los intercambiadores de transporte público.



https://www.valencia.es/agenciabici/sites/default/files/docs/mobility_eng.pdf

En octubre de 2022, Valencia recibió el título de Capital Verde Europea para 2024:

Al anunciar el premio, Virginijus Sinkevičius quiso dar las gracias a las autoridades locales que “se esfuerzan por construir un entorno más sano y ecológico para sus ciudadanos y son una inspiración para otros administradores” y reafirmó el compromiso de las autoridades locales de seguir promoviendo la movilidad sostenible en la ciudad y en toda la periferia.



https://environment.ec.europa.eu/news/valencia-elsinore-and-velenje-win-2024-european-green-city-awards-2022-10-28_en?fbclid=IwAR1T6AJdbloaoZnQgLtkQxxmyFVdh_7tPs2MvrZN1IRLMGU2qURFM1-rjZg



MODULE 02

¡A PEDALEAR!

**SUSTAINABLE MOVILIDAD
SOSTENIBLEE INCLUSIÓN
SOCIAL CON LA BICICLETA**



A. Elegir la bicicleta, ¿por qué?

Lo que hace sólo unos años podía parecer, sobre todo en las grandes ciudades, una opción elitista u original, se está convirtiendo en una opción generalizada, funcional y compartida.

¿Qué ha cambiado? ¿Qué cuestiones han desbloqueado realmente la situación anterior?

Por supuesto, una sola respuesta no basta para definir el fenómeno, y los niveles de intervención pública y privada se entrecruzan y retroalimentan. Pero lo que creemos que ha incrementado el deseo de “pedalear” en muchas personas es el sentimiento de comunidad que, como asociación de ciclistas, percibimos fuertemente y que es el objeto de nuestra misión: crear una comunidad ciclista que apoye y difunda el uso consciente de la bicicleta como respuesta concreta a los problemas medioambientales, al deseo de movimiento y a la salud, y que comparta valores y objetivos trazando una línea recta -un carril bici, por supuesto- entre el presente y el futuro.

#Salvaiciclisti es un movimiento espontáneo e independiente que nace de la necesidad urgente de aumentar la seguridad de los ciclistas en las carreteras italianas, en las que han muerto más de 2.556 ciclistas en los últimos 10 años, pidiendo a las instituciones intervenciones específicas para contrarrestar la sensación de precariedad de los

usuarios más vulnerables de la vía pública. Lanzada en Gran Bretaña en 2012, la campaña Cities fit for cycling, destinada a contrarrestar el elevado número de accidentes de tráfico que afectan principalmente a los ciclistas en las ciudades, se ha extendido también por Italia y ha sido relanzada por decenas de blogueros y sitios dedicados al mundo de la bicicleta, con un llamamiento sencillo y directo: “Salvemos a los ciclistas”.

A través de un Manifiesto de ocho puntos, se pretende sensibilizar a toda la sociedad civil y animar a las administraciones locales y al Gobierno a aumentar la seguridad de las bicicletas en las ciudades, en particular mediante la introducción de un límite de 30 km/h en las zonas urbanas, en beneficio no sólo de las bicicletas, sino también de los peatones, los niños y los ancianos, que son las primeras víctimas de los accidentes de tráfico.

Desde el 20 de diciembre de 2013, la asociación Salvaiciclisti Bologna se ha arraigado en el territorio para promover el uso de la bicicleta como medio de transporte, ofrecer apoyo a los ciclistas urbanos y a las ciclistas urbanas a través de un servicio de promoción constante y ayudar a crear una comunidad ciclista, en constante crecimiento. Los datos de la campaña anual de encuestas llevada a cabo en septiembre de 2022 por SPT - Servizio Pianificazione Trasporti en nombre del Ayuntamiento de Bolonia muestran un número creciente de ciclistas, hasta un 6% más que en 2021, con un verdadero auge de los que utilizan lo que se conoce como la “Circunvalación de la Bicicleta” (+41% en Viale Pepoli, +27% en Viale Filopanti y +25% en Viale Silvani) y en otras zonas de la ciudad: en Via San Donato +53%, Zanardi +30%, Casarini + 26%.

Estos resultados son fruto de la presencia y visibilidad de las actividades promovidas en el área urbana por Salvaiciclisti, de las iniciativas y servicios activados en los últimos años y, al mismo tiempo, de una creciente concienciación de los ciudadanos sobre el impacto que el tráfico de vehículos tiene en el medio ambiente y la salud.

En realidad, la tendencia al aumento del número de ciclistas ha estado presente durante más tiempo, pero es en los últimos años cuando el crecimiento ha sido más notable. En estas cifras han influido los efectos de la pandemia y las restricciones al uso del coche que han aplicado las autoridades. Según una encuesta de Ipsos sobre la opinión de la población europea acerca del uso de la bicicleta en 28 países, la mayoría de los italianos e italianas (88%) creen ahora que la bicicleta

desempeña un papel importante en la reducción del dióxido de carbono y la congestión del tráfico (85%).

(Tomado de <https://www.lifegate.it/la-bicicletta-ha-unruolo-chiave-nella-riduzione-delle-emissioni>)

Números que hacen pensar... ¡y actuar!

Sin duda, los incentivos gubernamentales y las acciones concretas puestas en marcha en muchas ciudades, como se han iniciado en Bolonia, permitirán que muchas más personas adopten la bicicleta como principal medio de transporte para ir al trabajo, al colegio y para los recados diarios, acompañados de una mayor concienciación sobre cómo esto reduce la contaminación de la ciudad y fomenta un uso más respetuoso y seguro de las carreteras.

B. La bicicleta no discrimina

Cualquiera puede montar en bicicleta, con la bicicleta que se adapte a él, a su complejión, estilo, edad y físico.

Y este punto de partida tan sencillo nos permite crear comunidades, conectar a personas muy diferentes y hacer que se sientan como un grupo.

Y como toda comunidad que se precie, necesitamos “espacios”, momentos de socialización, de encuentro, de intercambio... Situaciones en las que crecer, aprender, profundizar o simplemente... ¡pedalear!

De las innumerables formas posibles de sociabilidad, la comunidad ciclista se encuentra fácilmente en los talleres ciclistas precisamente porque pueden permitir combinar el aspecto práctico

con el de taller, combinando así la necesidad de revisiones periódicas

del vehículo con la oportunidad de reunirse y aprender: sí,

porque los talleres ciclistas suelen disponer no sólo

de una zona para la autorreparación,

sino también de un espacio para

quienes aportan habilidades de



forma voluntaria.

La realidad de los talleres ciclistas es un patrimonio que hay que valorar y promover porque mantiene viva la comunidad y valora la actividad compartida entre grupos.

También gracias a esta dimensión agregativa se pueden abordar las dificultades de quienes tienen miedo a montar en bicicleta y a circular por las calles de las grandes ciudades y, en general, de quienes no se atreven a emprender esta aventura.

Y es para responder a estas necesidades que Salvaiciclisti Bologna ha ideado Biciliberatutte y UNIBIKE, dos actividades de formación destinadas a difundir los fundamentos del ciclismo.

Las reuniones celebradas en el marco de estos dos cursos de formación, de las que se hablará con más detalle a continuación, permitieron a los beneficiarios aprender, enfrentarse de forma constructiva a la bicicleta y autodeterminar, al menos en parte, su capacidad para moverse y vivir la ciudad. No obstante, hay que subrayar que no sólo los beneficiarios aumentaron sus conocimientos personales, sino también quienes diseñaron, promovieron y gestionaron el curso: enfrentarse a estas cuestiones, ponerse en juego, esforzarse por ponerse en el lugar del otro significó que incluso quienes tenían el papel de formador o formando pudieron adquirir una nueva conciencia y nuevas herramientas para aprender y compartir.

Sólo así la comunidad puede nutrirse, sostenerse y fortalecerse: el intercambio de procesos, acciones y perspectivas es lo que permite que exista la socialidad ciclista y que repercuta en los ciudadanos de forma duradera y con visión de futuro.

C. Biciliberatutt* es una metodología creada para enseñar a los adultos a montar en bicicleta.

Gracias a la creciente popularidad de la bicicleta en Bologna, la asociación 'Salvaiciclisti Bologna' y su proyecto 'Velostazione Dynamo', este método se desarrolló en 2016 para intentar responder a las peticiones de muchas personas que admitían no poder montar en bicicleta. Sí, ¡incluso algunos adultos son incapaces de montar en bicicleta o tienen demasiado miedo para intentarlo!

Al principio, la asociación respondió organizando un curso para los que

querían aprender, pero tras su éxito inicial, ¡de repente hubo muy pocos participantes! Reflexionando, nos dimos cuenta de que el aprendizaje del ciclismo no debía tratarse como una sesión de formación, sino que había que enfocarlo acogiendo a alguien, con todas sus dudas, sus miedos y haciéndole comprender que aprendería a pedalear en un entorno protegido y seguro.

Así nació el proyecto “Biciliberatutte”. Veinte tutores recibieron formación sobre este método original, que se fue adaptando con las aportaciones y experiencias recogidas a lo largo de los años. Este proyecto se centró especialmente en enseñar a montar en bicicleta a las mujeres inmigrantes.

La asociación encontró en este proyecto una nueva fuente de energía: los voluntarios vivieron nuevas experiencias y emociones y sus corazones se llenaron de alegría por las personas a las que apoyaban. 40 tutores enseñaron a montar en bicicleta a más de 100 personas de todas las edades y nacionalidades, dándoles la oportunidad de ser libres y liberarse y de conseguir lo que creían imposible.

El método puede dividirse en tres partes:

- Cuestiones culturales
- Acoger al coachee
- Práctica

Cuestiones culturales

Los refugiados y migrantes han sufrido una serie de cambios en sus vidas y empiezan de cero en otro país, donde la forma de vivir, comer, relacionarse y viajar puede diferir mucho de la de sus países de origen, por no mencionar que muchos de ellos pueden haber estado en situaciones estresantes y peligrosas durante mucho tiempo antes de llegar a un lugar más seguro.

Muchos de ellos no poseen un medio de transporte y utilizan el transporte público, recorren largas distancias a pie o tienen que pedir que les lleven incluso para sus necesidades básicas de desplazamiento, si viven en un país donde la calidad del servicio público no alcanza niveles elevados.

Si tienen hijos o hijas, esto también puede ser mucho más complicado para los desplazamientos diarios, como de casa al colegio.

En cuanto a las mujeres refugiadas o inmigrantes, es importante tener

en cuenta que muchas de ellas puede que nunca hayan aprendido a montar en bicicleta en su país de origen. De hecho, existen numerosos factores que impiden a las mujeres montar en bicicleta. Factores culturales o religiosos, prejuicios, la imagen de la mujer en la esfera pública, mostrar partes del cuerpo, pueden ser aspectos que impidan a niñas y mujeres poseer o incluso utilizar una bicicleta. Para todas estas mujeres, aprender a pedalear, tener y utilizar una bicicleta, además de ser una ayuda en la vida cotidiana, conlleva un gran valor añadido en términos de empoderamiento, que contribuye a su trayectoria de integración en el país de destino. En otros casos, puede que no sean cuestiones culturales las que les hayan impedido aprender a montar en bicicleta, sino más bien la compleja articulación del tejido urbano de origen, que les imposibilita el uso de la bicicleta: algunas mujeres procedentes de grandes metrópolis africanas cuentan que nunca han utilizado una bicicleta, a diferencia de sus amigas o familiares que viven en contextos rurales y que la utilizan, entre otras cosas, para transportar pesos. Por otra parte, algunas de estas mujeres utilizaban regularmente la bicicleta en su país de origen, pero tienen que aprender a desplazarse en un contexto urbano completamente diferente y refrescar sus conocimientos sobre las normas de circulación.

En la mayoría de los casos, sin embargo, los hombres inmigrantes saben montar en bicicleta, pero necesitan formación sobre las normas de circulación y cómo moverse con seguridad en nuestras ciudades.

Poder ir en bicicleta puede marcar realmente la diferencia para quienes sienten la fatiga que supone tener que redefinir todo en sus vidas, donde las rutinas diarias más sencillas tienen que ser revisadas, aunque sólo sea para ir de un punto a otro de la ciudad a diario.

En cambio, aprender a montar en bicicleta les dará la oportunidad de conocer la zona a la que se han trasladado, de sentirse independientes de nuevo, acercándoles un paso más a un tipo real de inclusión.

Elegir la bicicleta como medio de transporte también es muy importante desde otro punto de



vista: moverse en bici da la oportunidad de conocer la zona, contribuye a la economía local, genera un modelo diferente de relaciones: si vas en bici puedes parar y hablar con alguien, ver y ser visto, saludar, interactuar.

La actividad física aporta alegría y autoestima a todo ser humano, especialmente a quienes nunca han intentado o conseguido aprender a montar en bicicleta. Aprender una nueva habilidad para un adulto es una cuestión de orgullo y autoestima.

Poder controlar todos los aspectos de un medio de transporte, incluido el mantenimiento, puede ser otro valor añadido para la persona.

La bicicleta tiene un gran valor en muchos sentidos y es un objeto extremadamente sencillo y barato.

Todos estos aspectos hacen del ciclismo un gran medio de inclusión, y aprender a montar en bicicleta es el tipo de experiencia que puede ayudar a los inmigrantes a sentirse incluidos, capaces, autónomos y orgullosos.

Como las principales beneficiarias del proyecto Biciberatutt* han sido mujeres, los textos que explican cómo relacionarse con los coachees se declinan en femenino. Sin embargo, es evidente que este método también funciona con los coachees masculinos.

Enseñar a montar en bicicleta, en cambio, es un medio de crear una conexión valiosa, de sentirse capaz de ayudar y de ver directamente el resultado de los propios esfuerzos.

Como coach, tendrás que adaptarte a las necesidades, personalidad, sentimientos, valores y características culturales de tu coachee.

Si tienes una actitud de escucha activa, como leerás más adelante, te resultará fácil adaptarte a coachees de cualquier país.

Por supuesto, el idioma puede ser una barrera, pero recuerde que sólo transmitimos el **7%** de nuestro mensaje a través del contenido del mismo:

55% del mensaje lo transmite nuestro cuerpo: la postura, la expresión facial, cómo miramos a nuestro coachee, cómo sonreímos, cómo gesticulamos para hacernos entender



38% de nuestro mensaje se transmite por el tono de nuestra voz

Nuestra experiencia demuestra que la presencia y la actitud son las habilidades más importantes que hay que dominar.

Sin embargo, puedes centrarte en estos puntos cuando trates con coachees de otros países:

- Deconstruye tus **estereotipos**: pregunta siempre a tu coachee por su historia.

Pregúntale si alguna vez ha intentado aprender, deja que hable de sí misma.

No des por sentado que una mujer de un país en desarrollo no ha aprendido a ir en bici por motivos religiosos o culturales. A veces la gente crece en grandes ciudades donde es difícil ir en bici, o puede haber otras razones.

- **Pregunta a tu coachee si le gustaría tener como entrenador a un hombre o a una mujer.** No todo el mundo se siente cómodo con un coach del otro sexo. Pregunte siempre.
- **No seas demasiado estricto** con la vestimenta de la alumna durante el entrenamiento. Es útil que tu entrenada vaya en bici vestida como se sienta cómoda: no la juzgues y, en su lugar, intenta encontrar soluciones. Por ejemplo, si una mujer quiere llevar una falda larga mientras pedalea, sugiérele que se ponga unos leggings debajo para que pueda levantarse un poco la falda si es necesario.
- **Si tu coachee es una mujer**, pregúntale por su situación familiar y, si está sola con niños, asegúrate de que alguien puede hacer de canguro.
- **Ayude a su coachee a adaptarse** en su nuevo país: su coachee puede haber pasado por un periodo de estrés y puede haber tenido que adaptarse a muchas situaciones diferentes. Ayúdala a sentirse segura mientras aprende a ir en bici. Aprender lo básico entre el tráfico requiere atención y cuidado. Tu alumna tendrá que adaptarse a las leyes de tráfico de tu país, a la seguridad vial y a las normas de circulación de los vehículos: no des nada por sentado. Aprovecha este tiempo para aprender y repasar juntos cómo se mueven el tráfico y los vehículos en la ciudad.

Acoger al coachee

Enseñar a alguien a montar en bicicleta no es sólo enseñarle a saber montar en bicicleta, es mucho más que eso.

Por esta razón, es importante tomarse un momento antes de empezar, dándole a usted y a la beneficiaria la oportunidad de conocerse, entender cómo se siente y qué le motiva a aprender a montar en bicicleta.

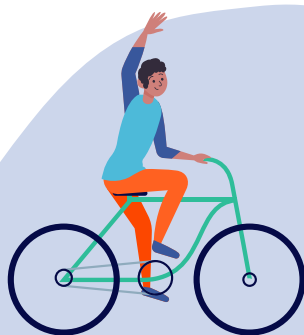
Si tienes un idioma en común, lo mejor es que te reúnas con tu coachee sin bicicleta y aproveches este momento para conoceros.

Si no se tiene una lengua en común, sigue siendo útil no pedalear inmediatamente.

Sería útil organizar un encuentro con otros entrenadores (y sus entrenadores) que estén aprendiendo a montar en bicicleta y procedan del mismo país.

Las principales cuestiones en las que debe centrarse un entrenador son:

1. **Ser el entrenador** de alguien que quiere aprender a montar en bicicleta significa acompañar y animar a su entrenado para que alcance el objetivo final de sentirse seguro mientras monta en bicicleta. Éste es siempre el objetivo final y la cuestión más importante para ti en este papel. Si encuentras dificultades en este proceso, no dudes en pedir ayuda: el objetivo de tu tutor es tu objetivo.
2. **El objetivo** de tu coachee de **aprender a montar en bicicleta es muy importante**. Las personas que quieren aprender pueden haber experimentado una serie de fracasos, pueden haber confiado en alguien que quería enseñarles pero luego se han sentido decepcionadas, pueden haber querido aprender pero les ha sido imposible superar tanto cargas culturales como sentimientos como el estrés, la frustración, la inestabilidad, la inadecuación y la vergüenza.
3. **Sé siempre puntual y cumple tus promesas**. Por simple que parezca, y aunque no os conozcáis bien, tu coachee confía en ti y está poniendo sus expectativas en tus manos.



Sé siempre puntual y respetuoso y nunca hagas promesas que no puedas cumplir. and achieve them. Always be punctual and respectful and never make promises you cannot maintain.

4. Las necesidades y sentimientos de tu coachee son lo más importante. Esta actitud ayudará a tu coachee a sentirse bienvenida y reforzará su confianza en ti, fomentando un aprendizaje rápido y positivo. Si compartís idioma, haz preguntas, intenta entender quién es tu coachee, observa, muestra interés y orgullo genuino. Hable de usted sólo si su coachee le pregunta algo. Ahora es el momento de escuchar. Si no comparten un idioma común, su sonrisa y su actitud lo dirán todo de usted.
5. Explica todos los pasos desde el principio y muestra siempre confianza, sé consciente y demuestra con cada palabra y cada gesto que tu coachee aprenderá a pedalear. Si hablas el mismo idioma, explica los pasos que permitirán al alumno alcanzar el objetivo. Si no hablas el mismo idioma, intenta explicar los pasos de todos modos, ¡utiliza la creatividad!
6. Tómalo con calma (1) Aprender a montar en bicicleta es estresante y agotador. Tu coachee tendrá que entender que aprender a ir en bici requiere energía y que tomarse su tiempo es perfectamente normal: todos los sentimientos y emociones son bienvenidos.
7. Tómalo con calma (2) Enseñar y entrenar es estresante y agotador. Mantente conectado con tu respiración y tus sentimientos durante el proceso y ¡diviértete! Ayudar a alguien a superar sus límites puede ser todo un reto. Puesto que eres tú quien dirige el proceso, escucha a tu mente y a tu cuerpo, sólo así podrás acoger el peso de las emociones de tu coachee y ser un hombro en el que apoyarse. Intenta sonreír y relajarte mientras te centras en tu coachee.
8. Acepta lo que ocurra, siéntete desarmado e impotente. Puede ser contraintuitivo, pero la forma más eficaz de ser coach es sentirse desarmado e impotente, como puede estarlo tu coachee. Escucha con empatía, deja que las emociones resuenen en tu interior. Siente lo importante que es para tu coachee tener éxito, lo difícil que ha sido para ella, no te preocupes si no tienes la respuesta inmediatamente. A veces, tendrás que esperar o intentarlo de nuevo. La respuesta siempre vendrá de tu coachee. Estás ahí para estar a su lado, no para resolver: ella está aprendiendo a pedalear y tú estás ahí para apoyarla.

9. Cree en tu coachee, sonríte y celebra los pequeños cambios y resultados. Tu coachee tiene los recursos para alcanzar el éxito. Ayúdale a observar su cuerpo, los pequeños cambios en sus expresiones faciales y su posición en la bicicleta. Esto mejorará el autoconocimiento de tu coachee.
10. Nunca empujes o tires de tu alumna por ningún motivo. Tu alumna es capaz de aprender a montar, haz que se sienta independiente y capaz.

Práctica

Estos son los principales temas en los que puedes centrarte para preparar a tu alumna para sus primeros ejercicios de ciclismo.

1. Nunca compruebe la bicicleta en presencia de su coachee:

para alguien que tiene miedo o dificultades, tratar con bicicletas podría ser estresante. Comprueba la bicicleta preferiblemente con antelación.

2. La bicicleta adecuada debe tener:

postura correcta: el mejor tipo de bicicleta para los primeros ejercicios de tu coachee es aquella en la que la postura no esté ni demasiado inclinada hacia delante (como la postura en una bicicleta de carretera) ni demasiado inclinada hacia atrás respecto al manillar.

- **el tamaño adecuado para su coachee:** Tener una bicicleta demasiado pequeña o demasiado grande podría arruinar la experiencia de tu entrenado y dificultar que vuelva a intentarlo. Cuida este aspecto.
- **en buenas condiciones:** tu coachee debe sentirse seguro mientras pedalea. la silla hacia abajo para los primeros ejercicios, para que sus pies puedan tocar el suelo

3. La posición correcta:

Elija un lugar tranquilo y no demasiado concurrido. Recuerda que tu coachee necesita sentirse seguro y relajado y lejos de miradas indeseadas.

Debe tener un ligero descenso.

No tiene por qué ser demasiado difícil de alcanzar: recuerda que tendrás que llevar una bicicleta porque si alguien no sabe pedalear, le puede

resultar estresante cargar con una bicicleta.

4. Factor tiempo:

Intenta quedar a una hora del día en la que tú y tu coachee no tengáis prisa y también a una hora en la que ambos tengáis tiempo para practicar.

Aprender a montar en bicicleta requiere mucha energía, así que no hagas ejercicio durante más de media hora si es la primera vez y comprueba siempre los niveles de energía de tu entrenado. Cuanto más cansada esté, más le costará concentrarse y hacer todo lo posible por aprender. Lo mismo te ocurrirá a ti. Dale a tu coachee la oportunidad de parar y tomarse un descanso si es necesario.

5. Mientras tu coachee sigue tus instrucciones con su bicicleta, no te montes en ella, síguela

caminar para que puedas estar más cerca y concentrado mientras pedaleas.

Observa cómo pedalea y no hagas nada más (teléfono móvil, hablar con otra persona, etc.). Es muy importante que observes cómo se hace el ejercicio y cómo se siente y reacciona tu entrenado. Deja que intente por sí mismo seguir tus indicaciones.

6. Recuérdale con cada actitud, mirada y palabra que aprender a conducir no es peligroso. La velocidad es baja y siempre pueden frenar o poner los pies en el suelo.

7. Comprueba siempre cómo se encuentra tu coachee: comprueba si está cansada, si está tensa, si aprende de buen grado o si tiene dificultades. Pregúntale si quiere hacer una pausa. Ayúdale a tomársela.

8. Ayúdale a ver los pequeños y grandes cambios y resultados. Tener a alguien cerca que te ayude a ver el lado positivo de las cosas, justo cuando estás trabajando duro y luchando, ¡es muy motivador!

EJERCICIO 1



el objetivo del primer día es aprender el primer ejercicio.

Esto es lo más importante para aprender a montar en bicicleta.

No pases a otros ejercicios antes de dominar por completo el ejercicio nº 1: ésta es la clave del éxito de este método.

- El alumno debe sentarse en la bicicleta en una ligera pendiente descendente, con los pies en el suelo y sujetando el manillar.
- Las manos no deben agarrar el manillar con demasiada fuerza: los brazos, las manos, el cuello y la espalda están relajados,
- El coachee empieza a caminar, empujando la bicicleta cuesta abajo, orientando el manillar para mantener el equilibrio.
- El objetivo del ejercicio es aprender a mantener el equilibrio, que se consigue utilizando la mancuerna.

Puedes pasar a otro ejercicio cuando el coachee:

- Parece relajada,
- Sonríe,
- Respira con normalidad,
- Sujeta el manillar de forma relajada,
- Puedes repetir el ejercicio sin prisas o ir muy despacio,
- Está bien equilibrado en la moto.

Una vez dominado el primer ejercicio, puedes pasar a otros ejercicios, pero **el objetivo de la primera lección es dominar el ejercicio 1.**

EJERCICIO 2

El entrenador se sienta en la bicicleta en una ligera pendiente, con un pie en el pedal y el otro en el suelo:

- Las manos no deben agarrar el manillar con demasiada fuerza,
- Brazos y hombros relajados, cuello y espalda relajados,
- Los pies están completamente en el suelo,
- El entrenado debe utilizar un movimiento de marcha para empujar contra la pendiente con un pie en el pedal mientras intenta manejar el manillar para mantener el equilibrio.

El objetivo del ejercicio 2 es aprender el equilibrio, que se consigue manejando la mancuerna con un solo pie en el suelo.

Puedes pasar a otro ejercicio cuando el coachee:

- Parece relajada,
- Sonríe,
- Respira con normalidad,
- Sujeta el manillar de forma relajada,
- Puede repetir el ejercicio sin prisas y sin ir demasiado despacio.
- Está bien equilibrado en la moto.

EJERCICIO 3



Después de aprender el ejercicio 1 y ganar confianza durante el ejercicio 2, el alumno empezará a pedalear de forma natural. Este ejercicio permite al alumno seguir pedaleando, ganando conciencia en el pedaleo.

EJERCICIO 4



Al montar en bicicleta, el alumno puede ganar más confianza y mejorar las habilidades esenciales para circular por la ciudad:

- Levanta primero una mano y luego la otra
- Girar a la izquierda y a la derecha
- Sigue practicando para sentirte cada vez más cómodo con estas acciones.

EJERCICIO 5

El ciclismo en carretera es diferente del ciclismo en un parque o en un entorno protegido. Dedique tiempo a acompañar a su tutor en la carretera para ayudarle a reconocer las señales de tráfico más importantes. Puede ser útil preguntarle qué ruta es importante para él (casa-trabajo, casa-escuela...) y ayudarle a ganar confianza en esta ruta específica. También podéis identificar juntos los carriles bici o las carreteras más seguras para tomar en esa ruta concreta.

Aunque una bicicleta es un medio de transporte sencillo, esto no significa que no necesite atención o cuidados. De hecho, es muy importante elegir una bicicleta que tenga el tamaño adecuado para el conductor y que sea perfecta para el uso que se le quiera dar: si es para distancias largas o cortas, si es más para campo abierto o para ciudad. También es importante cuidar la bicicleta: frenos, luces, ruedas, etc.

Además, dado que las bicicletas suelen circular entre el tráfico, todo conductor debe conocer las normas básicas para circular en bicicleta por la calzada: aunque pueda parecer superfluo, te invitamos a que eches un vistazo al siguiente capítulo para conocer el vehículo y cómo circular por la ciudad con el mayor conocimiento y conciencia posibles.

Mi coachee ha aprendido a pedalear... ¿y ahora qué?

Después de aprender a montar en bicicleta, llega el momento de ser autónomo. Tener una bicicleta para los desplazamientos diarios es imprescindible, pero a menudo muchas de las mujeres inmigrantes que han participado en los cursos no pueden permitirse comprar una bicicleta privada. ¿Cómo se puede solucionar este problema?

Cada asociación puede encontrar soluciones con respecto a su propio contexto.

En Bolonia, la asociación Salvaiciclisti hizo un llamamiento a los ciudadanos: muchas personas tienen bicicletas viejas que ya no usan y las donaron al proyecto. Un grupo de voluntarios se encargó de entregarlas a las mujeres. La asociación estableció contactos con otras organizaciones que acogen a mujeres inmigrantes y pudieron contribuir comprando el candado u otros artilugios (luces, sillín, cesta).

En algunos casos, se recurrió a donaciones o pequeñas ayudas públicas, o al apoyo de tiendas de bicicletas para la compra de materiales, etc.

Puede haber muchas soluciones, ¡lo importante es que cada persona que termine el curso pueda volver a casa con una bicicleta para seguir pedaleando de forma independiente!

También es muy importante que los nuevos ciclistas conozcan el vehículo que utilizan y, sobre todo, las principales normas de tráfico.

En los párrafos siguientes se presentan estos aspectos, que pueden presentarse y debatirse con nuestro(s) coachee(s).

En particular, por lo que respecta a las señales y normas de tráfico, resulta muy útil analizarlas en la práctica durante las visitas a la ciudad.

EL MEDIO: LA BICICLETA.

Una **bicicleta** (a menudo abreviada como **bici**) es un vehículo propulsado por la fuerza muscular humana de los miembros inferiores, consistente en un cuadro al que se fijan dos ruedas alineadas y dotado de un sistema mecánico de transmisión de la fuerza física generada a la rueda motriz (fuente: Wikipedia).

Estas sencillas frases ya dan una idea clara de qué tipo de vehículo es la bicicleta: de propulsión muscular, de tracción individual y con dos ruedas.

Veamos otras características de la bicicleta basadas en el Código de la Circulación.

La bicicleta debe estar equipada con:

- dos neumáticos
- dos frenos
- una campana
- luces blancas o amarillas delante, luces rojas y reflectores rojos detrás;
- reflectores amarillos en los pedales

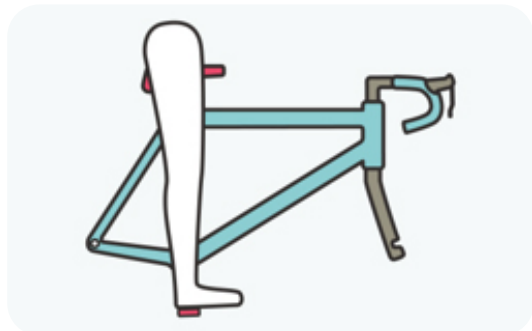
Las bicicletas pueden estar equipadas para transportar a un niño, con el equipamiento adecuado, cuyas características se establecen en la normativa nacional.

Todas estas características son fundamentales para un buen rendimiento del vehículo y, de hecho, deben cuidarse y adaptarse.

Veámoslo más de cerca:

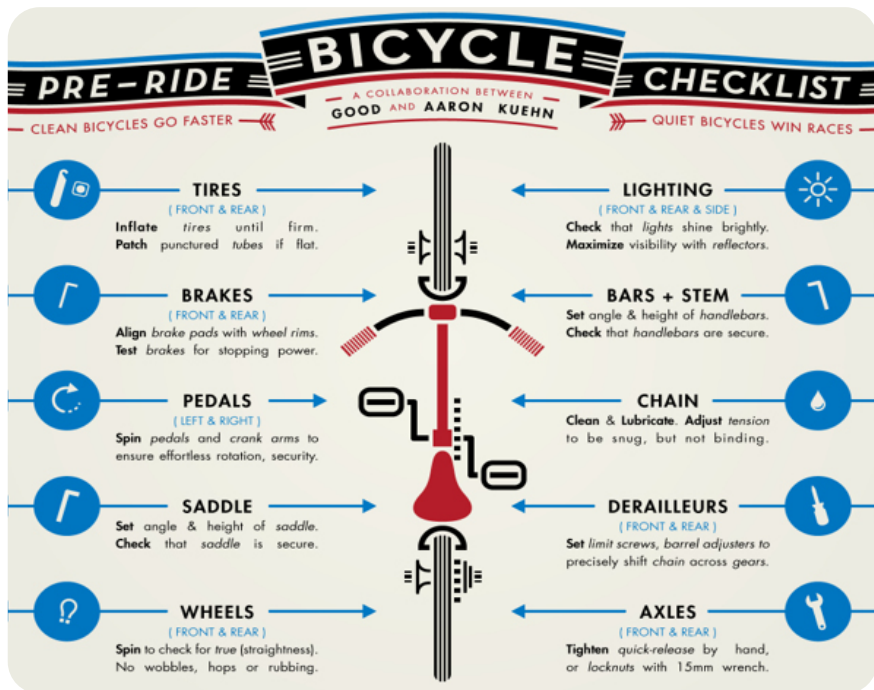
Las ruedas deben estar infladas, los frenos eficaces, la cadena lubricada.

Para ser visibles, los dispositivos de iluminación deben funcionar correctamente y estar en la posición adecuada. El timbre es un componente que no debe olvidarse, sólo para ser oído en caso de necesidad, y por último, pero no menos importante, el sillín a la altura adecuada. Este es quizás uno de los puntos a los que se presta menos atención. La mejor posición para montar en bicicleta es la que se ilustra en la imagen inferior, es decir, sentado en el sillín y estirando la pierna suavemente para que el talón descansa correctamente sobre el pedal. Esto significa también que la posición habitual, es decir, que el pie toque completamente el suelo para detenerse más fácilmente, es incómoda porque implica más fatiga al realizar el movimiento de pedaleo.



Aquí tienes un pequeño resumen de todos los cuidados que hay que tener con el vehículo para que funcione a pleno rendimiento.

Está claro que el mantenimiento de la bicicleta no tiene por qué ser un placer individual: ¡existen los talleres ciclistas! Por supuesto, puede recurrir a empresas privadas que sin duda harán un buen trabajo, pero le invitamos a descubrir qué asociaciones existen en la zona porque



son espacios para socializar, compartir e intercambiar: intente imaginar un taller en el que personas más experimentadas ayuden a las que aún tienen que adquirir experiencia... ¡un momento maravilloso de crecimiento mutuo!

Ahora que la bicicleta está puesta a punto, podemos proceder a conocer las normas de circulación y, sobre todo, qué reglas hay que seguir cuando se circula en bicicleta.

Código de la circulación

He aquí algunas indicaciones típicas del código de circulación:

- Los ciclistas deben circular en fila india en todos los casos en que

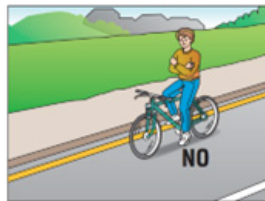
las condiciones del tráfico lo requieran y, en cualquier caso, nunca más de dos uno al lado del otro; cuando circulen fuera de zonas urbanizadas deben hacerlo siempre en fila india, salvo que uno de ellos sea menor de diez años y circule a la derecha del otro.

- Los ciclistas tienen prohibido remolcar vehículos, salvo en los casos permitidos por estas normas, conducir animales y ser remolcados por otro vehículo.
- Los ciclistas deben conducir el vehículo de forma manual cuando, debido a las condiciones del tráfico, supongan un obstáculo o un peligro para los peatones. En este caso se asimilan a los peatones y deben emplear la diligencia y precaución comunes.
- Está prohibido transportar a otras personas en el velocípedo a menos que éste esté especialmente construido y equipado. Sin embargo, se permite que un conductor adulto transporte a un niño de hasta ocho años de edad, debidamente asegurado con equipo, según el art. 68, apdo. 5 (Ref. Italia).

Los velocípedos deben circular por los carriles reservados para ellos o por los carriles bici o los carriles bici bidireccionales, cuando existan, salvo que estén prohibidos para determinadas categorías de ellos, en la



Procedere in fila indiana (182/1)



Reggere il manubrio almeno con una mano (182/2)



Procedere senza farsi trainare (182/3)



Condurre la bicicletta a mano sulle strisce pedonali (182/4)



Circolare senza trasportare altre persone sulla bicicletta (182/5)



Segnalare con il braccio prima di voltare (154/2)

FIG 1. Montar en bicicleta en fila india

FIG 2. Sujeta el manillar con al menos una mano

FIG 3. Conduce la bicicleta sin que te tiren de ella

FIG 4. Tirar de la bicicleta con la mano por las bandas peatonales

FIG 5. Circular sin llevar a otras personas

FIG 6. Utilizar señales manuales para conducir

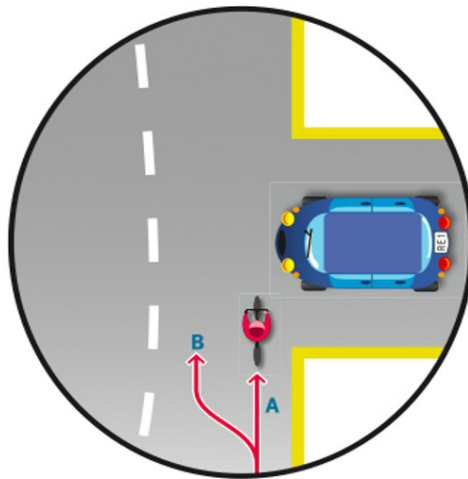
forma que establezca la reglamentación. La reglamentación relativa a la circulación por los carriles bici se aplica igualmente a la circulación por los carriles bici y los carriles bici bidireccionales.

Intentemos entrar en los detalles de cómo comportarse en la carretera: trucos y normas para pedalear con seguridad

Pedaleando por el carril

A - Pedalear por el extremo derecho te hace invisible a los coches de delante en los cruces

B - Pedalear más a la izquierda te hace vulnerable a los coches que vienen por detrás.



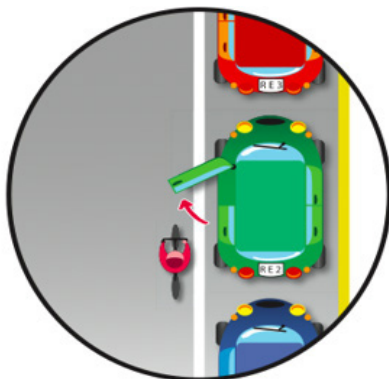
¿Qué elegir?

- En carreteras rápidas será mejor mantenerse más a la derecha.
- En carreteras lentas con muchos cruces, será más prudente mantenerse un poco más a la izquierda.

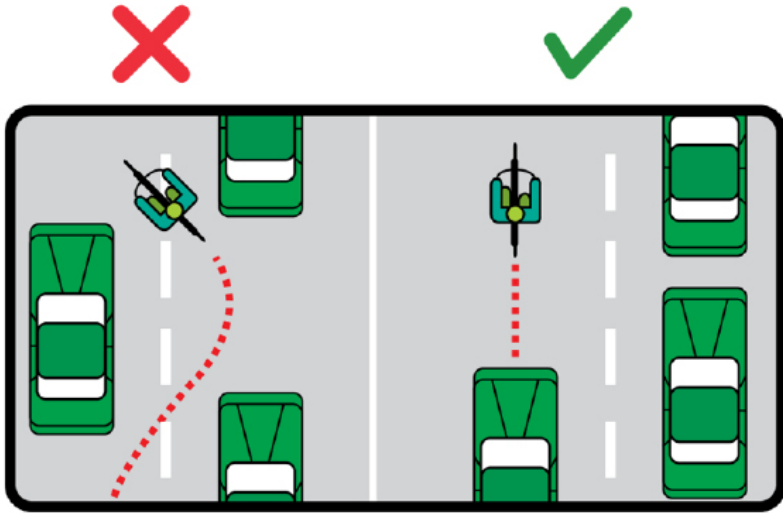
Vigila los coches aparcados.

Observe los coches aparcados a lo largo de la calzada, vigile a los ocupantes e intente anticiparse a la apertura repentina de una puerta.

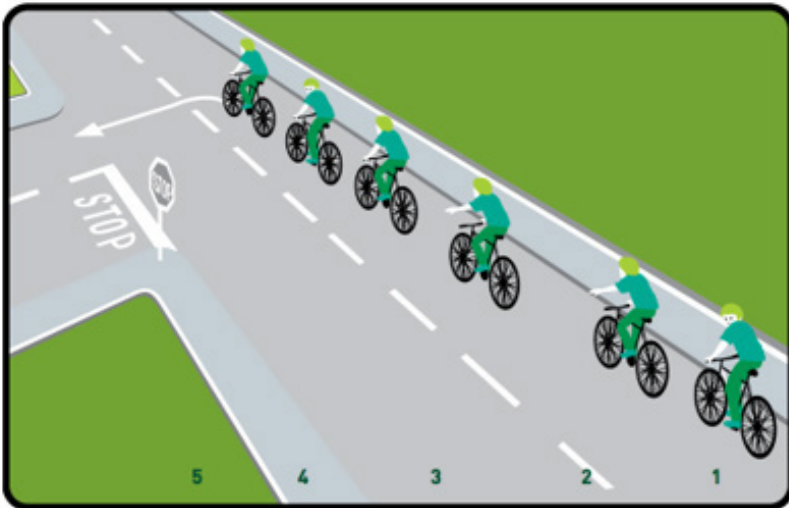
Desplácese ligeramente hacia la izquierda para tener espacio para moverse en caso de que una puerta se abra repentinamente, siendo esto compatible con el resto del tráfico, especialmente el que viene detrás de

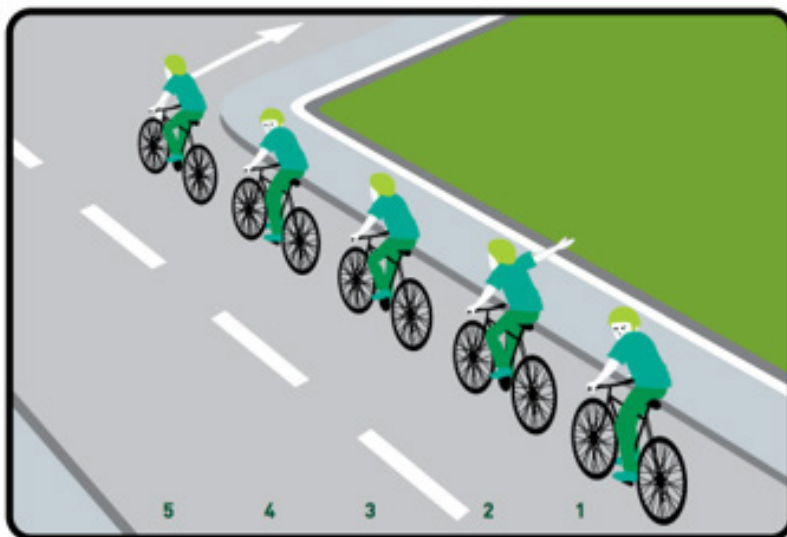
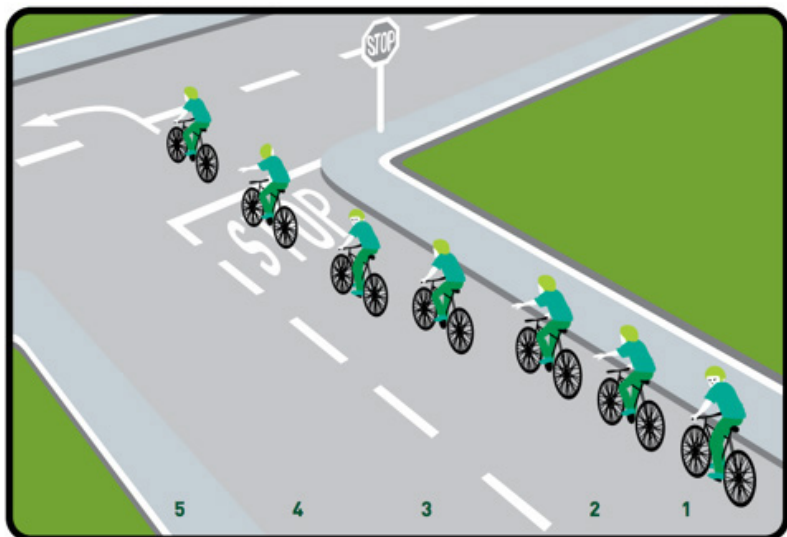


Circula por la calzada de forma lineal y ordenada, sin zigzaguear entre los coches.

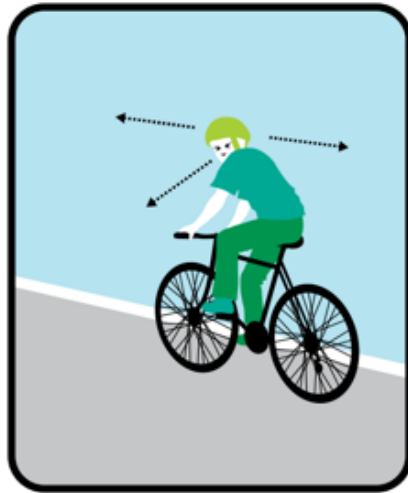


Marca el punto de inflexión, sobre todo si estás en grupo.

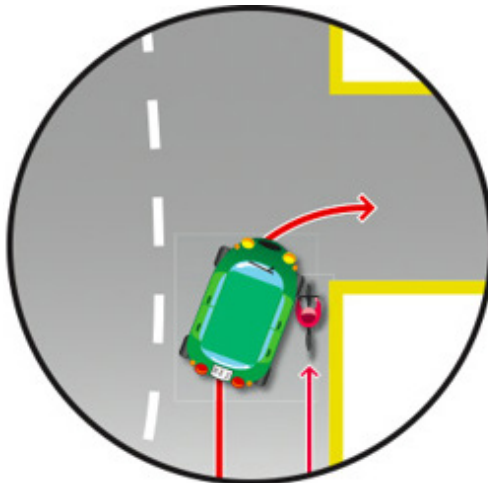


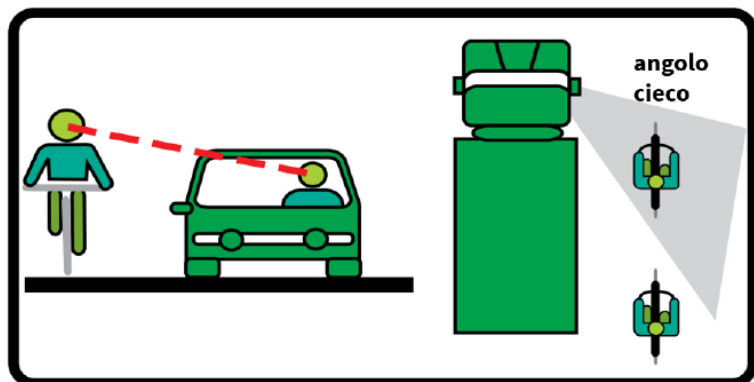


Observe bien, en todas las direcciones, antes de cambiar de calzada o girar.



NUNCA adelantes por la derecha. Este tipo de colisión es muy fácil de evitar: simplemente no adelantes a ningún vehículo por la derecha. Esto es fundamental porque en muchos vehículos de motor existe un ángulo muerto que limita la visión del conductor.



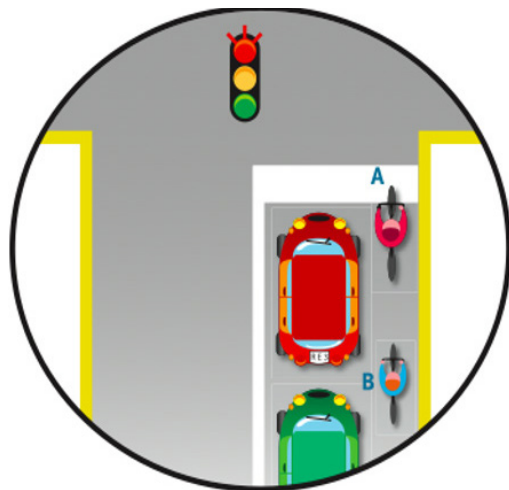


En los semáforos

Deténgase en un punto en el que sea claramente visible.

Conviene detenerse delante y a la derecha del coche (A) y no a un lado, para que no te corten el paso; o, si no estás en el semáforo sino entre dos coches, conviene detenerse delante del segundo coche para que éste pueda ver con claridad (B).

No confíe en que todos los automovilistas utilicen correctamente los intermitentes en todo momento. En los cruces, es fundamental estar siempre alerta y actuar como si el coche que tiene al lado pudiera girar de repente sin señalar.



¿QUÉ CAMINOS HAY Y QUÉ COMPORTAMIENTO SE REQUIERE?

En primer lugar, hay que recordar que muchas de estas vías son compartidas con peatones, por lo que siempre se aplican las buenas normas de convivencia.

PIES

Los peatones pueden pasar libremente. Los ciclistas deben circular de la mano.

CARRILES BICI Y PEATONALES

Los peatones pueden pasar libremente y siempre tienen preferencia de paso sobre los ciclistas.

Los ciclistas pueden pasar libremente, pero deben tener cuidado con los peatones, avisar cuando se acerquen o adelanten y, en general, proceder con precaución.

CARRILES PARA PEATONES Y BICICLETAS

Los peatones pueden circular por el espacio reservado para ellos. Al cruzar el carril bici, deben dar preferencia a las bicicletas.

Los ciclistas pueden circular por el espacio reservado para ellos. Al cruzar el carril peatonal, deben dar preferencia a los peatones.

CARRILES BICI

Los peatones no pueden cruzar. Al cruzar el carril bici, deben dar preferencia a las bicicletas.

Los ciclistas pueden circular libremente por ella, pero sólo en el sentido de la marcha de los coches, a menos que se indique lo contrario.

PERCORSI PEDONALI



PEDONI:

Possono transitare e fermarsi liberamente.

CICLISTI:

Devono condurre a mano la propria bicicletta eccetto nelle aree pedonali in cui è espressamente ammessa la circolazione delle biciclette.

PERCORSI CICLOPEDONALI



PEDONI:

Possono transitare e fermarsi liberamente. Hanno sempre la precedenza sui ciclisti.

CICLISTI:

Possono transitare liberamente ma devono procedere con cautela, avvisare i pedoni del proprio passaggio, procedere a passo d'uomo quando incrociano o superano i pedoni.

CORSIE CICLABILI



PEDONI:

Non possono transitare. Nel caso di attraversamento dello spazio ciclabile, devono dare la precedenza ai ciclisti.

CICLISTI:

Possono transitarvi liberamente ma solo nel senso di marcia delle automobili.

PERCORSI PEDONALI E CICLABILI



PEDONI:

Possono transitare e fermarsi nello spazio loro riservato. Nel caso di attraversamento dello spazio ciclabile, devono dare la precedenza ai ciclisti.

CICLISTI:

Possono transitare e fermarsi nello spazio loro riservato. Nel caso di attraversamento dello spazio pedonale, devono dare la precedenza ai pedoni.

FIG1: Señal de sólo peatones

Peatones: pueden pasar y detenerse libremente

Ciclistas: deben circular con sus bicicletas de la mano excepto en las zonas peatonales

donde las bicicletas estén expresamente permitidas.

FIG2: Señal de itinerario compartido para bicicletas de pedales y sólo peatones

Peatones: pueden pasar y parar libremente. Siempre tienen prioridad sobre los ciclistas

Ciclistas: pueden pasar libremente pero deben proceder con precaución, advertir a los peatones de su paso, proceder a paso de peatón al cruzar o adelantar a los peatones

FIG3: Señal de ruta sólo para bicicletas de pedales.

Los peatones no pueden cruzar. Al cruzar el espacio para bicicletas, deben dar prioridad a los ciclistas

Ciclistas: pueden pasar libremente pero sólo en el sentido de la marcha de los coches.

FIG4: Señal de vía y camino separados para ciclistas y peatones.
Los peatones pueden cruzar y detenerse en el espacio reservado para ellos. Al cruzar el espacio para bicicletas, deben dar prioridad a los ciclistas

Ciclistas: pueden pasar y detenerse en el espacio reservado para ellos. Al cruzar un espacio peatonal, deben dar prioridad a los peatones.

Al llegar a mi destino: ¿cómo aparco la bicicleta?

En primer lugar, hay que encontrar una estantería: ¡estacionar en el poste nunca es aconsejable!

A continuación, con un candado en U de buena calidad, con arco de acero templado de 13 mm como mínimo y doble cierre, proceda a fijar la bicicleta al portabicicletas



¡NUNCA sólo rueda!

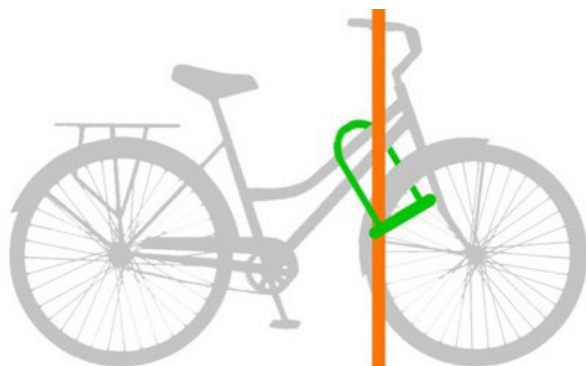
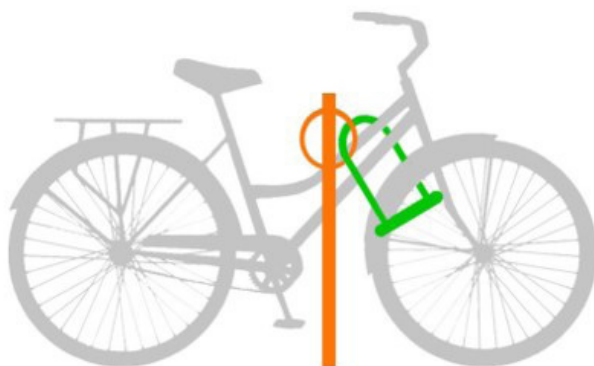
Te arriesgas a encontrar sólo tu rueda

NUNCA sólo un marco

Anillo roto, los ladrones también se llevan el candado



**MARCO + RUEDA + PORTABICICLETAS - ¡¡¡Siempre!!!
candado lo más alto posible del suelo.**



Nota

Handwriting practice lines consisting of 20 horizontal blue lines with a wavy, undulating pattern, designed for writing notes.



Nota

Handwriting practice lines consisting of 18 horizontal blue lines. The lines are slightly wavy and spaced evenly down the page. At the bottom left, there is a small line drawing of a bicycle.



Nota

Handwriting practice lines consisting of 20 horizontal blue lines with a wavy, undulating pattern, designed for writing notes.



AUTORES DE LAS HERRAMIENTAS

Salvaiciclisti Bologna

Por los activistas ciclistas de Salvaiciclisti

📷 @salvaiciclisti.bologna

✉️ info@salvaiciclisti.bologna.it

CEFA

Por la oficina de EpCG

📷 @cefa_onlus

📘 /Cefa.Onlus

✉️ f.zito@cefaonlus.it

Jovesólides

Editado por el equipo de Jovesólides

📷 @jovesolides

📘 /jovesolides

🐦 /jovesolides

✉️ annalisacaruso@jovesolides.org



FOTOS E IMÁGENES

Foto del archivo Salvaiciclisti

- https://www.comune.milano.it/documents/20126/648994/Consigli_per_la_sicurezza_di_chi_va_in_bicicletta.pdf/22a77540-abcd-9b47-fc03-d31d8302abd9?t=1547048889010
- <https://www.comune.re.it/argomenti/mobilita/progetti/mobilita-casa-scuola-sicura-sostenibile-autonoma/materiali-insegnanti/collana-bicisicura>
- <https://takomabicycle.com/blogs/news/pre-ride-bicycle-checklist>

Tras reiterados intentos de contacto, sin obtener respuesta, CEFA, responsable editorial de esta publicación, se pone a disposición del titular o titulares de los derechos de autor de las imágenes, para el cumplimiento y atención de las reclamaciones que pudieran derivarse.

BIBLIOGRAFÍA

- <https://www.aics.gov.it/news/2020/58731/>
- https://intercoonecta.aecid.es/Documentos%20de%20la%20comunidad/Estrategia_Educaci%C3%B3n%20para%20Desarrollo.pdf
- https://www.miteco.gob.es/es/ministerio/planes-estrategias/estrategia-espanola-desarrollo-sostenible/09047122800cfd5b_tcm30-88639.pdf
- <https://esmovilidad.mitma.es/estrategia-estatal-por-la-bicicleta/area-2>

- https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/12438-Sustainable-and-Smart-Mobility-Strategy/public-consultation_en
- https://commission.europa.eu/strategy-and-policy/priorities-2019-2024/european-green-deal_en
- <https://esmovilidad.mitma.es/estrategia-estatal-por-la-bicicleta/area-1>
- <https://www.bicipolitanabolognese.it/>
- <https://www.comune.bologna.it/servizi-informazioni/colonnine-gonfiaggio-prima-riparazione-biciclette>
- <https://www.comune.bologna.it/servizi-informazioni/parcheggiare-bici>
- https://www.valencia.es/agenciabici/sites/default/files/docs/mobility_eng.pdf
- https://environment.ec.europa.eu/news/valencia-elsinore-and-velenje-win-2024-european-green-city-awards-2022-10-28_en?fbclid=IwAR1T6AJdbloaoZnQgLtkQxxmyFVdh_7tPs2MvrZN1IRLMGU2qURFM1-rjZg



Funded by the European Union. Views and opinions expressed are however those of the author(s) only and do not necessarily reflect those of the European Union or the European Education and Culture Executive Agency (EACEA). Neither the European Union nor EACEA can be held responsible for them.

Project ID: 2021-2-IT02-KA210-ADU-000048116