



## **INFORME DE EVALUACIÓN DEL IMPACTO EN SALUD DE LA ESTRATEGIA ARAGONESA DE LA BICICLETA.**

### **1. LA ESTRATEGIA ARAGONESA DE LA BICICLETA**

La Estrategia Aragonesa de la Bicicleta se valora como un documento muy oportuno y positivo tanto desde el punto de vista de la salud como por sus efectos medioambientales, de urbanismo y de convivencia.

El documento realiza una contextualización de la estrategia incluyendo un diagnóstico inicial, la definición de objetivos, y la descripción del proceso de redacción y aprobación. Se estructura en un plan de acción con cinco líneas estratégicas: construyendo bici, enseñando bici, gestionando bici, vendiendo bici y practicando bici. La estrategia define una evaluación económica e impacto ambiental y el programa de seguimiento.

Igualmente, la iniciativa contempla un enfoque integral en diferentes planes y programas estratégicos del Gobierno de Aragón entre los que cabe mencionar la Estrategia Aragonesa de Educación Ambiental, el I Plan Estratégico para la Igualdad de Hombres y Mujeres de Aragón y el Plan de Salud de Aragón 2030. También, se crean estructuras para el buen gobierno (agenda política, normativa, órganos de participación e intersectorialidad, entre otros).

El desarrollo de la estrategia ha contemplado la dimensión salud en el apartado practicando bici de una forma sectorial. No se aprecia que el resto de las medidas se hayan contemplado desde un enfoque de equidad en salud.

Un análisis de la estrategia bajo el enfoque EIS de ejes de desigualdad y de determinantes de salud revela que el impacto de la estrategia es desigual en los diferentes grupos de población sin contemplar sectores con cierto nivel de vulnerabilidad como las personas sin techo, etnia gitana, orientación sexual, población institucionalizada y personas con diversidad funcional. Se detecta un cierto desequilibrio en las actuaciones que propone la estrategia ya que se dirigen a determinados grupos de edad, algunos estratos socioeconómicos y más a varones que a mujeres. Se destaca la promoción de la resiliencia individual y colectiva, así como la participación social que impregna la iniciativa.

No es posible reflejar en el informe el nivel y la riqueza del debate habido en los grupos, especialmente al establecer las graduaciones de los impactos, la elaboración de recomendaciones y la incorporación de potenciales impactos en salud si la estrategia no se desarrolla conjuntamente con otros planes.

El informe resultante de la Evaluación de Impacto en Salud, tal como se establece en la Ley de Salud Pública tiene carácter vinculante.

A continuación, se recoge el contenido de la Sección 4 de la herramienta de Screening.



## 2. RESUMEN DE IMPACTOS POSITIVOS Y NEGATIVOS.

### 2.1 IMPACTOS POSITIVOS

1. En relación con sus efectos sobre la equidad y ejes de desigualdad, se considera que esta estrategia puede contribuir a mejorar la equidad en salud. No obstante, se producen diferentes impactos sobre algunos ejes de desigualdad.
    - Se considera que la iniciativa tendrá un mayor impacto entre los varones ya que son más usuarios de la bicicleta y no se contemplan actuaciones para compensar este desequilibrio de género.
    - La estrategia está más orientada a promover el uso de la bicicleta entre el grupo de edad de 0-30 años ya que incluyen medidas a desarrollar en el medio educativo tanto a nivel escolar como universitario. Sin embargo, no se contemplan medidas en otros grupos de edad (mayores o adultos).
    - Respecto al territorio se prevé mayor impacto positivo en el medio rural que en el urbano ya que contribuye a retener riqueza en el área local, fomentando el sector turístico, especialmente en el entorno rural.
    - Se valora que la estrategia impacta de manera diferente según la clase social o posición socioeconómica, apreciándose más impactos positivos entre las personas de nivel socioeconómico medio que ya tienen una mayor concienciación de los beneficios que produce la utilización de la bicicleta en detrimento de las personas con nivel económico o sociocultural más bajo.
  2. Se aborda de forma positiva la salud y la educación. El desarrollo de la estrategia tiene especial impacto en la mejora del bienestar emocional y la actividad física. Se promueven actuaciones educativas y de formación para mejorar, en diferentes niveles educativos, las habilidades en relación a la utilización de la bicicleta (escuelas, autoescuelas, universidad, familia...).
- Los objetivos y actuaciones propuestas pueden contribuir a mejorar el acceso a zonas verdes, espacios culturales y de ocio, comercios y aportarían mayor libertad en los desplazamientos contemplando también la reducción de riesgos en la calzada.
3. La iniciativa puede generar impacto positivo en la movilidad activa en el ámbito urbano debido a la creación y mejora de infraestructuras y al efecto en el transporte privado, ya que se reduce el transporte individual motorizado con la consiguiente disminución de la densidad de tráfico. Con todo ello, se consigue minimizar la contaminación acústica y mejorar la calidad del aire, ambos efectos producen grandes beneficios a nivel de salud a corto y largo plazo.
  4. Se aprecian impactos positivos en el contexto socioeconómico y político, específicamente en lo relacionado con cultura y valores sociales haciendo énfasis en la sostenibilidad. La estrategia tiene también impacto positivo en la población activa joven mediante la creación de empleo y contempla la profesionalización del sector ciclista.



## 2.2 IMPACTOS NEGATIVOS.

De acuerdo con lo que se refleja en las tablas 2.1 (impacto en la salud según grupos de población), 3.1 (determinantes estructurales), 3.2, 3.3 y 3.4 (determinantes intermedios) no se detectan impactos negativos directos en la Estrategia, ni en grupos de población, ni en determinantes de salud.

Existen algunos determinantes en los que su impacto puede ser positivo o negativo en función de que existan o no estrategias complementarias, específicamente planes de urbanismo y de movilidad que minimizarían los impactos negativos, especialmente la siniestralidad por accidentes.

## 3. FACTIBILIDAD DE INTRODUCIR MODIFICACIONES Y REALIZAR EIS COMPLETA

En este apartado se valora la posibilidad de modificación de la política, la factibilidad de realizar una EIS completa, así como la existencia evidencia o de otras EIS realizadas sobre iniciativas similares con el objeto de aportar información a la decisión final de realizar o no una EIS completa.

|   | SI/NO |
|---|-------|
| Posibilidad de modificación de política           | SI*   |
| Posibilidad de realizar EIS completa              | SI    |
| Existencia de evidencia respecto de la iniciativa | SI    |
| Existencia de EIS para iniciativa similar         | SI    |

\* Cambios menores

Dado el momento de desarrollo en el que se encuentra la Estrategia, ya aprobada, y de acuerdo con los promotores de la iniciativa se considera que no es posible realizar una modificación de dicha iniciativa, pero si es posible incorporar cambios menores.

## 4. RECOMENDACIONES

- a) Desde la evaluación se valora positivamente la creación de empleo generada en la estrategia. No obstante, se aprecia la necesidad de desarrollar actuaciones que garanticen condiciones laborales adecuadas y empleo de calidad, minimizando la posible precariedad en el sector.
- b) Se hace necesario identificar medidas para reducir la siniestralidad y la exposición a contaminantes ambientales de las personas que utilizan la bicicleta como vehículo de trabajo.
- c) En relación con los ejes de desigualdad, se recomienda:
  - c.1. Reducir la posible brecha de edad, dependencia o de discapacidad que se pudiera generar en el uso de la bicicleta. Para ello se impulsarán acciones formativas y otras orientadas a mejorar tanto el mobiliario urbano como las infraestructuras (ej. Bajada de calzadas, programas dirigidos a la utilización de la bicicleta en colectivos de mayores, señalización, ...)
  - c.2. Plantear y dar respuesta a las necesidades efectivas con las personas con diversidad funcional pensando en las infraestructuras para fomentar su seguridad y su autonomía personal.



- c.3. Desarrollar medidas para conseguir que el beneficio sea mayor en personas con nivel socioeconómico bajo de forma que los beneficios del uso de la bicicleta lleguen a toda la población y especialmente a grupos de mayor vulnerabilidad.
- c.4. Revisar las actuaciones en materia de género, identificando medidas concretas para el fomento del uso de la bicicleta en mujeres que den respuesta a los desplazamientos y diversidad de necesidades y actividades de la vida cotidiana y especialmente en los microdesplazamientos en cualquier entorno. Diseñar campañas de sensibilización y prevención.
- c.5. Considerar, en las actuaciones de la estrategia, maximizar sus beneficios en ciertos sectores de población más vulnerable (minorías étnicas, personas con nivel socioeconómico bajo,).
- c.6. Incorporar al sistema de evaluación y el seguimiento de la estrategia las variables relacionadas con los principales ejes de desigualdad (edad, genero, etnia, nivel socioeconómico, territorio).
- d) Para impulsar el empleo de la bicicleta en el traslado al puesto de trabajo en todos los sectores se promoverán medidas relativas a la adecuación de instalaciones (aparcamientos seguros, duchas, vestuarios, entre otros).
- e) Desarrollar actuaciones específicas para toda la población que oferten sesiones o talleres educativos sobre normas cívicas de circulación, efectos ante temperaturas extremas, accidentabilidad y exposición a contaminación ambiental y alérgenos.
- f) Incluir criterios de protección y mejora de la salud en la regulación normativa de los sistemas de bicis y patinetes compartidos, especialmente aquellos orientados a la disminución de la siniestralidad.
- g) Mejorar la señalización de las vías ciclistas, la iluminación y la instalación de fuentes públicas y espacios con sombra.
- h) Fomentar y mantener una adecuada gobernanza de forma que:
  - h.1. Las actuaciones de la estrategia se contemplen en los distintos planes de movilidad local.
  - h.2. Se trabaje de forma coordinada desde la estrategia con los planes de urbanismo para restringir el uso del coche o que incluyan restricciones al tráfico motorizado. Ejemplo: Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS), Planes Directores de la Bicicleta o Estrategias de Desarrollo Rural.
  - h.3. Facilitar el uso de la bicicleta mediante el fomento la intermodalidad y la posibilidad de subir las bicicletas a los transportes públicos.
- i) Contemplar la instalación de aparcamientos seguros para bicicletas en todos los barrios, así como promover seguros para usuarios de bicicletas a precios adecuados.
- j) Priorizar las acciones de economía circular para una adecuada gestión de los residuos.
- k) Asegurar una red de bicicletas de alquiler en todo el territorio y una regulación de las empresas de alquiler para unificar condiciones en toda la Comunidad Autónoma de Aragón.



**El equipo evaluador de la iniciativa RECOMIENDA:**

- Realizar el seguimiento de las recomendaciones, aunque No es necesaria una evaluación completa.**
- Una evaluación completa ya que existen impactos negativos, se generan desigualdades o existe incertidumbre en determinantes o en grupos poblacionales.
- No es necesario realizar una evaluación completa, pero Si una valoración más específica del impacto sobre algún determinante o grupo poblacional.

Zaragoza, a fecha de firma electrónica  
EL DIRECTOR GENERAL DE SALUD PÚBLICA

Fdo: Francisco Javier Faló Forniés