



SECRETARÍA DE FORMACIÓN Y
RELACIONES INSTITUCIONALES

PROPUESTA DE CREACIÓN DE UNA UNIDAD CICLISTA EN LA POLICÍA LOCAL DE ZARAGOZA



El uso de la bicicleta por parte de la Policía Local para el ejercicio de sus funciones es desde hace tiempo una práctica habitual en muchas localidades de países de nuestro entorno y en no pocas ciudades españolas, experiencia avalada por los resultados en otros municipios y que se ha mostrado efectiva para garantizar la convivencia ciudadana de los distintos usuarios y la protección del espacio urbano.

CSL-ARAGÓN manifiesta su apoyo a la creación de una Unidad Ciclista en la Policía Local de Zaragoza, y presenta una propuesta inicial para su consideración, convencidos de que puede resultar una herramienta adecuada para mejorar la convivencia y seguridad ciudadana, y la imagen del Cuerpo de Policía Local.

Zaragoza a 28 de septiembre de 2015

El Coordinador de la propuesta

Juan Luis Mendoza Agudo

Secretario de Formación y Relaciones Institucionales de CSL-
ARAGÓN

ANTECEDENTES:

El Excmo. Ayuntamiento de Zaragoza ha apostado claramente por la bicicleta como medio de transporte y para ello se han ido realizando cambios normativos a la par que se ha dotado al municipio de infraestructuras para conseguir ese objetivo.

A continuación se muestran, de manera cronológica, algunos de los instrumentos que han facilitado la implantación de la bicicleta en nuestra ciudad:

- **Plan Director de la Bicicleta de Zaragoza**: Se acuerda su redacción en sesión plenaria del Excmo. Ayto. de Zaragoza el 30 de noviembre de **2007**, como parte de una política integral de movilidad sostenible. Se aprueba definitivamente el 20 de mayo de 2010 para perseguir el refuerzo de la presencia de la bicicleta como medio de transporte cotidiano y sostenible en la ciudad de Zaragoza.
- **Observatorio de la Bicicleta**: Constituido oficialmente el 21 de mayo de **2008**, es un instrumento de participación social (Consejo Sectorial) y se configura como un órgano consultivo cuya finalidad es fomentar el uso de la bicicleta en la ciudad, evaluando y haciendo un seguimiento del Plan Director de la Bicicleta.
- **Oficina de la Bicicleta**: La Oficina de la Bicicleta se puso en marcha a principios de **2008** y pertenece al Servicio de Movilidad del Ayuntamiento de Zaragoza como respuesta a una demanda tanto política como ciudadana de que existiera un empuje institucional capaz de diseñar, coordinar, supervisar y promover la implantación de la bicicleta en todas sus actuaciones y convertir a Zaragoza en una ciudad amiga de las bicicletas.

Desde esta Oficina se trabaja en los proyectos y obras de vías ciclistas y pacificación del tráfico en la ciudad, la implantación, ampliación y planificación del *sistema Bizi* de bicicleta pública, el Plan de Refuerzo de la red de aparcabicy y en otros muchos asuntos relacionados con la bicicleta.

- **La Ciclería Social Club**: Nace a principios de **2009** con el nombre de “La Ciudad de las Bicy” y se cambia al actual en enero de 2013. Se configura como un centro municipal de promoción de la bicicleta, un espacio abierto de encuentro donde integrar la bicicleta dentro del paisaje urbano de Zaragoza, fomentando y normalizando su uso y dándole el papel que le corresponde en el tráfico de la ciudad.
- **Ordenanza de Circulación de Peatones y Ciclistas**: Aprobada definitivamente por el Ayto. Pleno el 29 de junio de **2009** con el objeto de regular la ordenación del tráfico de peatones y ciclistas en las vías urbanas de Zaragoza y en sus Barrios Rurales. Esta Ordenanza ha sido modificada por Sentencia nº 85/12 de 17/02/2012 aprobada por Tribunal Superior de Justicia de Aragón, que anula algunos artículos de la misma (entrada en vigor el 23/09/14).
- **Colectivos ciclistas**: El movimiento ciclista cumple su 25 aniversario y está representado por “Pedalea” como principal colectivo ciclista de la capital aragonesa. Este grupo reivindicativo de ciclistas urbanos y cicloturistas de la ciudad de Zaragoza reúne a un grupo de personas de diferentes edades, ideologías y pareceres, pero con un nexo común: usar la bicicleta como medio de transporte alternativo, ecológico y cotidiano.

ANÁLISIS DE LA SITUACIÓN EN ZARAGOZA:

Zaragoza es la quinta ciudad española más poblada con 698.933 según el padrón municipal a 1 de enero de 2014.

Por su **clima, orografía y tamaño** ofrece unas condiciones óptimas para que la bicicleta se consolide como medio de transporte. La buena aceptación que ha demostrado la población de esta ciudad a las medidas que se han llevado a cabo hasta ahora no es más que una ratificación de predisposición que existe para apostar por una ciudad más amable, segura y sostenible, por una ciudad ciclable.

Clima: Zaragoza tiene un clima mediterráneo continental semidesértico, que es el propio de la depresión del Ebro. Los inviernos son fríos, siendo normales las heladas nocturnas y las nieblas que produce la inversión térmica en los meses de diciembre y enero. Los veranos son cálidos, superando casi siempre los 35 °C e incluso pasando los 40 °C muchos días.

Las lluvias escasas se concentran en primavera. El promedio anual es bastante escaso, de unos 315 mm.

Zaragoza sólo tiene de media 1 día de nieve al año al encontrarse encajonada en un valle a poca altitud.

Según la Agencia Estatal de Meteorología, la velocidad media del viento es de 19 km/h. El cierzo sopla con frecuencia durante el invierno y a comienzos de la primavera.

Orografía: En la ribera y en el área urbana, el terreno es llano por lo general, sobre todo en la parte norte de la ciudad asentada en la margen derecha de la desembocadura del río Gállego, mientras que la sur tiene una inclinación más pronunciada conforme se aleja del Ebro.

La altura del río Ebro a su paso por Zaragoza es de 199 msnm, aunque gran parte de la ciudad está por encima de los 210 msnm y los barrios del sur como Torrero y La Paz, se encuentran a más de 250 msnm.

Tamaño: El municipio de Zaragoza tiene una extensión de 968,68 Km², lo que le hace ser el 8º término municipal más extenso de España. La superficie ocupada por la propia ciudad, es de aproximadamente 240 Km², mientras que el resto del término municipal que está compuesto por los barrios rurales, suma más de 726 Km².

En este sentido, la estructura territorial de Zaragoza es compleja, ya que en menos del 25% de la superficie se concentra el 96% de la población. De este modo, Zaragoza tiene un centro ciudad denso y altamente poblado (652.079 habitantes) y los 14 barrios rurales señalados repartidos a lo largo del término, aunque en la mayoría de los casos se sitúan en las cercanías del núcleo de la ciudad, con una población total de 30.204 habitantes.

La **Red Ciclable** de Zaragoza estará compuesta por la red de vías ciclistas (cinturones, radiales), la red de vías ciclables (anillo verde, bulevares, pasarelas y sendas ciclables), las vías pacificadas (calles 30) y otras vías ciclables (parques, zonas verdes, vías peatonales ciclables...).

Zaragoza dispone de más de 116 km de **carriles bici** (vías ciclistas), siendo la quinta ciudad española en recorrido, sólo superada por Madrid, Barcelona, Valencia y Sevilla.

La ciudad tiene más de 93 **parques** o **zonas verdes** mayores de variado tamaño, sumando un total de 6,5 millones de metros cuadrados, haciendo de Zaragoza la segunda ciudad de España con más metros cuadrados de zonas verdes por habitante, sólo por detrás de Madrid. Por otro lado, habría que sumar diversas zonas alejadas del núcleo central de la ciudad como los Montes de Torrero, las riberas del río Gállego y las del río Huerva, los Galachos de Juslibol, la Alfranca y la Cartuja, el Soto de Cantalobos y los Parques de Arcosur, Venecia y Pla-Za entre otros. El **Anillo Verde** de Zaragoza en su doble circuito al norte y sur del Ebro presenta una longitud de 60 Km.

SERVICIO DE ALQUILER DE BICICLETAS (BiZi):

En mayo de **2008**, poco antes de la inauguración de la Exposición Internacional, se implantó en la ciudad un sistema público de bicicletas de alquiler llamado Bizi Zaragoza. Al término de la primera fase, el sistema ponía a disposición de los ciudadanos 340 bicicletas distribuidas en 29 estaciones repartidas, principalmente, por las riberas del Ebro, el centro de la ciudad y las vías de acceso al recinto de la Exposición.

En mayo de **2009** el número de estaciones pasó a 49 y en octubre de ese mismo año, con varios meses de antelación a lo previsto, el sistema pasó a contar con 1000 bicicletas en 100 puntos de acceso, alcanzándose en abril de **2010** la cifra de 29.034 abonados. Tras la última ampliación, con 130 estaciones y 1.300 bicicletas, el número de usuarios de Bizi Zaragoza llegó a un máximo de 37.500 a fines de **2013**, registrándose 35.500 en diciembre de **2014**. Uno de los factores que más influyeron en la disminución de los abonados fue la ejecución de una sentencia del Tribunal Superior de Justicia de Aragón que obligó al Ayuntamiento a anular la ordenanza municipal que permitía la circulación de las bicicletas por las aceras (con ciertas condiciones que en la mayoría de los casos no se cumplían).

La tendencia actual en muchas ciudades de España es contar con un sistema de alquiler de bicicletas eléctricas de pedaleo asistido, tal y como ocurre en Madrid, que inauguró un sistema en junio de **2014** y cuenta con una flota de más de 1.500 bicis, todas ellas eléctricas. La ciudad pionera en esto de la electricidad y el transporte es San Sebastián, que comenzó en agosto de **2013**, fue el primer sistema público de alquiler de bicis eléctricas. Otras muchas ciudades como Barcelona, Valencia, Santa Cruz de Tenerife están inmersas en la reconversión de sus antiguas flotas de bicicletas convencionales por otras eléctricas, más dinámicas y atractivas para los usuarios, que pueden cubrir grandes distancias en tiempos razonables sin un gran esfuerzo físico, configurando así la bicicleta como un verdadero medio de transporte y una alternativa real al vehículo a motor contaminante.

Solo un dato, se estima que por cada vehículo a motor que no circula, se dejan de emitir entre 182 y 223 gramos de CO₂ al medio ambiente.

* *Bicicleta con pedaleo asistido*: Bicicleta que utiliza un motor, con potencia no superior a 0.5 kW como ayuda al esfuerzo muscular del conductor. Dicho motor deberá detenerse cuando se dé cualquiera de los siguientes supuestos:

- El conductor deja de pedalear o presiona los frenos.
- La velocidad supera los 25 km/h

Las baterías modernas cuentan con una mayor capacidad y tienen una autonomía de 100 km. La recarga se puede hacer de dos formas, rápida en 1 hora carga el 50% o lenta en que emplea sólo 2,5 horas para cargar el 100%.

¿POR QUÉ CREAR UNA UNIDAD CICLISTA EN ZARAGOZA?:

Como hemos apuntado, en Zaragoza se dan las condiciones idóneas para la utilización de la bicicleta (clima, orografía, tamaño, red ciclable, servicio público de alquiler de bicicletas, auge de la bicicleta como medio de transporte, etc), por ello la creación de una Unidad Ciclista reportará beneficios para cada una de las partes implicadas (políticos, policías y ciudadanos).

Por un lado existe una voluntad política para su creación, materializada en diversas solicitudes efectuadas.

El 19 de julio de **2013** el grupo municipal del Partido Popular (PP) en el Ayuntamiento de Zaragoza defiende una moción en el pleno en la que solicitan que se cree una patrulla especial en bicicleta dentro de la Policía Local.

El 14 de octubre de **2014** el presidente del Observatorio de la Bicicleta de Zaragoza y concejal de Izquierda Unida (IU) en el Ayuntamiento, Pablo Muñoz, solicitó la creación de una unidad de la Policía Local que utilice la bicicleta como medio de transporte para circular con ella por las zonas permitidas.

Por otro lado encontramos, dentro de la plantilla del Cuerpo de la Policía Local de Zaragoza, muchos policías predispuestos y motivados para formar parte de manera voluntaria en esta Unidad Ciclista.

Por último tenemos a ciertos ciudadanos indefensos, como usuarios de la vía, que demandan de su Ayuntamiento un mayor control e información en el uso de la bicicleta como nuevo medio de transporte.

Los peatones se quejan de que los ciclistas no respetan las aceras o zonas peatonales, los ciclistas dicen sentirse desamparados y sin protección cuando circulan por la calzada (según el colectivo Pedalea más de la mitad de los ciclistas se han sentido acosados en alguna ocasión por los vehículos a motor soportando pitidos, gritos e insultos de algunos conductores) y los conductores, en muchos casos por desconocimiento, ponen en peligro a los ciclistas con ciertas maniobras o comportamientos (adelantamientos, apertura indebida de puertas, hostigamientos, etc).

La Unidad Ciclista se configura como la herramienta ideal para solucionar estos problemas y conseguir un clima de respeto y entendimiento entre los peatones, ciclistas y conductores.

Además su creación reporta otro tipo de beneficios: económicamente conlleva menos gasto de mantenimiento que otras unidades (combustible, impuestos, seguros, ITV, reparaciones, vestuario, EPIs, etc), mejora la imagen corporativa de la Policía Local y del Ayuntamiento (acercamiento al ciudadano, turistas), no contamina (dando un ejemplo que el Ayuntamiento debería extender a todos sus medios de transporte), aumenta la seguridad vial (reducción de accidentes y conflictos), promociona el uso de la bicicleta y de la ciudad como “amiga de las bicicletas”, aumenta la seguridad en los parques y zonas verdes, etc.

¿CÓMO DEBERÍA SER LA UNIDAD CICLISTA?:

Una Unidad Ciclista se puede configurar de diversas maneras pero, basándonos en la experiencia, si se quiere que funcione de manera eficiente debería ser una unidad **independiente, permanente y especializada**.

Independiente: En algunas Policías Locales los integrantes de las Unidades Ciclistas tienen una doble dependencia al estar conformadas por policías destinados en otras unidades que se activan temporalmente en determinadas épocas del año. Esto hace que no haya motivación, que no exista una verdadera especialización y que esa doble dependencia interfiera en la planificación de los servicios. Además surgen problemas respecto al vestuario y equipamiento específico que deben utilizar los policías.

Permanente: Como ya hemos apuntado, hay Unidades Ciclistas que no son unas verdaderas unidades, ya que se activan temporalmente en determinadas fechas. No tiene sentido abogar por la bicicleta como un verdadero medio de transporte cotidiano y sostenible (objetivo del Plan Director de la Bicicleta) y no hacer lo mismo con la Unidad Ciclista.

Especializada: Es el resultado de las dos anteriores. Si realmente queremos tener unos policías especializados y motivados deben estar en formación continua, realizando un seguimiento diario de su trabajo, siendo conocedores de los problemas reales para poder aportar las soluciones. El acceso a la unidad debería ser voluntario, previa valoración de los candidatos.

¿QUÉ COMETIDOS TENDRÍA LA UNIDAD CICLISTA?:

Los cometidos que pueden cumplir los integrantes de esta unidad podrían ser los mismos que cumple cualquier policía, con la diferencia de que se desplaza en otro medio de transporte.

Pero esto no tendría sentido, porque de esa manera no sería una unidad especializada y no se conseguirían los objetivos que pretendemos con su creación.

Así que debemos de fijar una serie de cometidos específicos que, sin perjuicio de la inclusión de otros distintos o su eliminación una vez realizada su implantación, podrían ser idóneos para la Unidad Ciclista:

- 1º) **Patrullaje activo** por la Red Ciclable de Zaragoza, haciendo hincapié en los carriles-bici, parques y zonas verdes ubicados en la ciudad (aplicando la normativa específica en cada uno de ellos).
- 2º) **Control y vigilancia de las infraestructuras** que conforman la Red Ciclable, realizando informes sobre las deficiencias observadas y aportando ideas para mejorar su utilización.
- 3º) **Mediar en los conflictos** entre los conductores de bicicletas y el resto de usuarios.
- 4º) **Informar** a los ciudadanos sobre cualquier tema relacionado con el uso de la bicicleta.
- 5º) Recoger las **quejas y sugerencias** recibidas por los ciudadanos que guarden relación con sus cometidos.
- 6º) Servir de **ejemplo** en la conducción de bicicletas al resto de usuarios de la vía.

- 7º) Apoyo y acompañamiento de **pruebas deportivas**.
- 8º) Realización de acciones que permitan **minimizar el riesgo de robo o pérdida** de bicicletas (vigilancia de bicicletas estacionadas, búsqueda y recuperación de bicicletas sustraídas o extraviadas, información sobre medios antirrobo y registro de bicicletas en BiciRegistro).
- 9º) **Protección del medio ambiente** (localización de vertidos ilegales o vertederos clandestinos, recuperación de animales heridos o extraviados, vigilancia de riberas, sotos, galachos y demás zonas verdes, etc). En el caso de creación de una Unidad de Protección Medioambiental colaborarían activamente con dicha unidad.
- 10º) **Colaborar** con los organismos o entidades relacionadas con la bicicleta (Observatorio de la bicicleta, Oficina de la Bicicleta, etc).
- 11º) **Participar** en ciertas actividades relativas al fomento y/o enseñanza del uso de la bicicleta (charlas, coloquios, ponencias, simposios, reuniones).

¿CON QUÉ PERSONAL Y MEDIOS TENDRÍA QUE CONTAR LA UNIDAD CICLISTA?:

El personal y los medios tendrán que estar en relación con los cometidos que tengan que realizar.

Siguiendo la estela de otras Policías Locales, el patrullaje se realizaría por **binomios** (2 policías), en **turnos** de mañana (de 8 a 15 h) y tarde (de 14:30 a 21:30 h), con media hora de solape para efectuar el relevo. No tiene sentido el patrullaje en turno de noche cuando apenas circulan bicicletas y hay escasa visibilidad.

En cuanto al **personal**, teniendo en cuenta que existirían dos turnos y en cada uno de ellos debería de trabajar un mínimo del 50%, sería conveniente que en su fase inicial estuviera conformada la unidad por un mínimo de 25 agentes (22 policías, 2 Oficiales y 1 Subinspector). El Subinspector sería el Jefe de Unidad (no cuenta para el cómputo del 50%) y los Oficiales serían los Jefes de Turno (mañana y tarde). El ratio resultante es de 0,035 policías por cada mil habitantes.

Respecto al **calendario** de trabajo existen casos en los que se trabaja de lunes a viernes (lo que se denomina ciclo 5º en nuestra Policía) y otros en los que llevan diferentes ciclos de trabajo (7 x 7, por ejemplo), todo dependerá de los cometidos a realizar. Lo que sí se cumple en todos los casos es el reconocimiento del riesgo y esfuerzo físico de montar en bicicleta mediante un calendario adaptado y/o mejorado.

Si aplicamos un único ciclo de trabajo (ciclo 5º) se garantizaría que en cada turno trabajen un máximo de 12 agentes (6 patrullas) y un mínimo de 6 agentes (3 patrullas).

Si, por el contrario, aplicamos dos o más ciclos de trabajo el número de patrullas efectivas se irá reduciendo paulatinamente.

Hay que tener en cuenta los datos ofrecidos con anterioridad respecto a las vías ciclistas (> 160 Km), parques y zonas verdes (6,5 millones de m²), siendo Zaragoza la 5ª y 2ª ciudad de España respectivamente. Si se pretende patrullar a diario por todas ellas quizás el personal antes citado resulte escaso, por lo que se tendrá que valorar una vez puesta en funcionamiento la unidad.

La policía territorial (Policía de Barrio) se divide en 5 sectores que cubren los Distritos urbanos de Zaragoza, al que hay que añadir la Unidad de Barrios Rurales que se encarga del Distrito Rural, formado por los 14 Barrios Rurales del Municipio de Zaragoza. Esa es la forma en que podría repartirse la Unidad Ciclista si quisiéramos cubrir todo el territorio del municipio a razón de una patrulla por cada Sector. Quizás esa no sea la mejor forma de hacerlo, ya que se tendrá que tener en cuenta la distribución de la Red Ciclable de Zaragoza, la cual está conformada en sus vías ciclistas por cinturones y radiales, así como la ubicación de los parques y zonas verdes de la ciudad.

Respecto a su **ubicación**, la Policía Local dispone de tres cuarteles: Palafox (zona Universidad), La Paz (tercer cinturón, frente a Parque Venecia) y PB Sector 1 (en la calle Pablo Ruiz Picasso, en la margen izquierda del Ebro).

El último podemos desestimarlos, ya que no dispone de espacio suficiente para albergar la Unidad Ciclista.

Respecto a los otros dos, el Cuartel Palafox se encuentra localizado en un lugar más cercano al centro de Zaragoza, pero el nuevo Cuartel de La Paz cuenta con mayor espacio y modernas instalaciones, permitiendo efectuar un mejor acondicionamiento físico de sus integrantes.

Por otro lado, existe un edificio de titularidad municipal en la plaza de Europa, junto al Puente de la Almozara, donde en la actualidad se ubica el Centro Ambiental del Ebro y que en su proyecto original iba a albergar la Unidad de Montes (ahora Unidad Verde). Quizás sea éste el mejor lugar respecto a equidistancia, al encontrarse casi en el punto medio de Zaragoza. Sería cuestión de comprobar si sus instalaciones son idóneas para acoger a la Unidad Ciclista sin afectar al funcionamiento normal del Centro Ambiental del Ebro, que por cierto también realiza actividades relacionadas con el uso de la bicicleta como la exposición “Las bicicletas son para Zaragoza”, el diseño de los anillos y cinturones verdes, etc. Además este lugar resultaría mucho más accesible y reconocible para los ciudadanos que desearan efectuar consultas, quejas o sugerencias.

En cuanto a su **dependencia**, al tratarse de una unidad independiente y especializada debería formar parte del Área de Unidades Especiales, si bien en algunas Policías Locales depende del Área de Tráfico cuando sus cometidos se asemejan a los realizados por los motoristas.

Una de las ventajas de implantar esta nueva unidad son los escasos y económicos **medios** que necesita para su funcionamiento, estamos hablando de dotar a cada agente que debe patrullar con una bicicleta y el equipamiento básico (casco y gafas de protección, polo/maillot, guantes, pantalón/culote, calcetines y zapatillas, etc).

Respecto al **vestuario**, este debe ser similar en cuanto a diseño y distintivos que el resto de la policía uniformada, para que no ofrezca dudas en su reconocimiento como agente del Cuerpo por parte del ciudadano, pero a su vez debe ofrecer la necesaria protección y comodidad.

La elección de la **bicicleta** es un poco más complicada, ya que existen infinidad de modelos. Si bien las primeras unidades ciclistas utilizaban bicicletas urbanas o de cicloturismo,

luego se decantaron por las bicicletas de montaña o todo terreno (MTB o BTT) al darse cuenta que ofrecían más posibilidades, sobre todo fuera del asfalto.

La tendencia actual es dotar a las plantillas de las unidades ciclistas con bicicletas eléctricas de pedaleo asistido. Las razones son obvias, en primer lugar no es lo mismo utilizar la bicicleta como medio de transporte para desplazarse cortas distancias que estar trabajando toda la jornada sobre ella. Además hay que sumar el peso extra que suponen todos los elementos de dotación que porta tanto el policía como la bicicleta.

No hay que olvidar que se trata de un vehículo policial y deberá estar rotulado como tal. También deberá de implementar luces estroboscópicas y sirena para poder circular en prioridad, un correcto sistema de iluminación, así como un lugar donde guardar otro tipo de elementos necesarios para el servicio (bolsa, alforjas, cofre, maleta o dispositivo similar).

En el mercado existen tres posibilidades para adquirir una bicicleta de montaña:

- 1) bicicletas eléctricas policiales
- 2) bicicletas eléctricas, a las que después podemos acoplar un kit de luces y sirena policiales
- 3) bicicletas que podemos “electrificar” mediante un kit (a medida o estándar) y añadir después el kit de luces y sirena policiales.

En las primeras tenemos menor oferta que en las segundas, y en éstas menor que en las terceras. Todo dependerá del nivel de integración que deseemos en nuestro vehículo, ya que los kits que no son a medida hay que adaptarlos y no siempre se consiguen los resultados deseados (sobre todo si no son de buena calidad).

Respecto a los motores eléctricos, los más fiables y que suelen montar las bicicletas eléctricas de gama media-alta, son los de la marca Bosch (sistema e-Bike), que cuenta también con un kit integrado por componentes modulares ligeros y seguros al llevar el centro de gravedad muy bajo (el motor va integrado en el eje del pedalier).

Sea como fuere, lo que se trata es de conseguir una bicicleta rápida, cómoda y segura para prestar servicio, con todos los elementos de dotación necesarios de un vehículo policial.

Por otro lado sería necesario un **vehículo de apoyo** a los policías en bicicleta, tanto para trasladar a los agentes a lugares de patrullaje más alejados del cuartel que sirve de base, como para solventar los problemas que puedan surgir durante el servicio (pinchazos, averías mecánicas, pequeñas caídas, apoyo en prioridades, etc). Normalmente suele tratarse de una furgoneta policial donde se puedan acomodar los agentes transportados y sus bicicletas. Dado el carácter no contaminante de esta unidad, lo ideal es que fuese un vehículo eléctrico o, cuanto menos, híbrido (p.e.: NISSAN e-NV200 COMBI).

Existen diferentes planes o programas para fomentar el uso de vehículos eléctricos por los que se podrían adquirir las bicicletas eléctricas y el vehículo eléctrico de apoyo de la Unidad Ciclista por parte del Ayuntamiento, para el uso municipal, sin coste alguno o mediante subvenciones o ayudas (p.e.: Plan PIVE, Plan PIMA Aire, Plan MOVELE, Programas de otras administraciones como Diputación Provincial o Comunidad Autónoma).

UNIDADES CICLISTAS EN OTRAS POLICÍAS LOCALES:

El fenómeno de las unidades ciclistas no es nuevo, la mayoría de las grandes ciudades de España ya cuentan con alguna unidad de este tipo.

Normalmente nacen como unidades piloto que suelen ampliarse con el paso del tiempo a la vista de los buenos resultados que arrojan.

A continuación se relacionan, a modo de ejemplo, algunas de estas unidades con su denominación oficial (normalmente Unidad Ciclista), el Cuerpo Policial al que pertenecen, el número de agentes que la conforman, los habitantes del municipio y el ratio de agentes por cada 1000 habitantes:

- Unidad Ciclista (PL de Cádiz) 5 agentes / 123.000 hab. (ratio 0,040)
- Unidad Ciclista (PL de Elche, Alicante) 20 agentes / 230.000 hab. (ratio 0,086)
- Unidad Ciclista (PL de Las Palmas de Gran Canaria) 15 agentes / 382.000 hab. (ratio 0,039)
- Unidad Ciclista (PL de Boadilla del Monte, Madrid) 9 agentes / 50.000 hab. (ratio 5,5)
- Sección Ciclista (Policía Municipal de Madrid) 20 agentes / 3,2 millones hab. (ratio 0,002)
- Unidad Ciclista (PL de Getafe) 8 agentes / 170.000 hab. (ratio 0,047)
- Unidad Ciclista (PL de Granada) 8 agentes / 238.000 hab. (ratio 0,033)
- Unidad Ciclista (PL de Málaga) 10 agentes / 570.000 hab. (ratio 0,017)
- Brigadas Ciclistas (PL de Vitoria) 240.000 hab.
- Sección Ciclista (PL de San Sebastián de los Reyes, Madrid) 4 agentes / 80.000 hab. (ratio 0,05)
- Unidad Ciclista (PL de Castellón) 12 agentes / 180.000 hab. (ratio 0,066)
- Unidad Ciclista (PL de Sevilla) Proyecto / 700.000 hab.
- Unidad Ciclista (PL de Valencia) 20 agentes / 780.000 hab. (0,025)
- Unidad Ciclista (PL de Lleida) 6 agentes / 140.000 hab. (ratio 0,042)
- Patrulla Ecológica (PL de Murcia) 8 agentes / 440.00 hab. (ratio 0,018)
- Unidad Ciclista (PL de Albacete) 30 agentes / 173.00 hab. (ratio 0,173)
- Unidad Ciclista (PL de A Coruña) 5 agentes / 250.00 hab. (ratio 0,02)

NOTICIAS RELACIONADAS:

- La Academia de la Policía Local de la Comunidad de Madrid imparte el curso específico "**Actuaciones Policiales con Bicicleta**", de 20 horas de duración:
http://www.madrid.org/ignacioqonzalez/index.php?option=com_content&view=article&id=5758:ignacio-qonzalez-visita-la-nueva-unidad-ciclista-de-la-policia-local-de-boadilla-del-monte&catid=3:noticias-generales&Itemid=50
<http://www.lavozlibre.com/noticias/ampliar/661894/la-comunidad-forma-a-los-policias-locales-para-mejorar-la-seguridad>
- **Polícias municipales en bicicleta eléctrica, ejemplo para el medio ambiente.** Un programa de la Diputación de Barcelona ha distribuido durante los últimos seis años un total de 212 bicicletas eléctricas a municipios de la demarcación para fomentar la movilidad sostenible:
<http://www.lavanguardia.com/natural/20140414/54404996432/policias-municipales-en-bicicleta-electrica-ejemplo-para-el-medio-ambiente.html#ixzz3KYDz94WN>
<http://www.ecoticias.com/sostenibilidad/97214/Diputacion-Barcelona-entrega-bicicletas-electricas-ayuntamientos->
- **Seis bicis eléctricas para patrullar.** El Ayuntamiento de Logroño introdujo en el 2012 esta nueva modalidad de patrullaje, que está dando buenos resultados:
<http://www.larioja.com/logrono/201405/06/seis-bicis-electricas-para-20140506155256.html>
<http://noticiasdelarioja.com/la-policia-de-barrio-inicia-hasta-octubre-el-patrullaje-en-bici-e-incorpora-seis-nuevas-bicicletas-electricas/>
- **La Policía Local de Murcia patrullará en bici eléctrica los jardines y carriles bici del municipio.** La patrulla ecológica de la Policía Local de Murcia, compuesta por ocho agentes, empezará a recorrer a principios de octubre los jardines y vías ciclables del casco urbano y pedanías con dos bicicletas eléctricas con el fin de proteger a los ciclistas, garantizar la seguridad y supervisar que estos espacios no son utilizados por motocicletas y coches:
<http://www.20minutos.es/noticia/1594678/0/>
- **La Policía de Alcobendas, en bicicleta eléctrica:** La Patrulla ecológica de la Policía Local de Alcobendas adquiere 4 bicicletas eléctricas o de "pedaleo asistido" que utilizarán preferentemente en la vigilancia de parques públicos y espacios naturales, ya que permiten llegar a lugares donde no se puede acceder con otros medios de transporte:
<http://www.energias-renovables.com/articulo/la-policia-de-alcobendas-en-bicicleta-electrica>
- **Paterna presenta sus bicicletas eléctricas para la policía local:** La Policía Local de Paterna adquiere 8 bicicletas eléctricas:
<http://www.movus.es/paterna-presenta-sus-bicicletas-electricas-para-la-policia-local/>
- **La Policía Municipal de Girona patrullará con bicicletas eléctricas:** La adquisición forma parte de la apuesta por la movilidad sostenible impulsada desde el Ayuntamiento.
<http://www.bikebici.com/la-policia-municipal-de-girona-patrullara-con-bicicletas-electricas/>
- **Bicicletas eléctricas para la Policía Local de Vila-real:** La Policía Local de Vila-real incorporará a su flota vehículos no contaminantes para mejorar el servicio a la ciudadanía con menor consumo y, sobre todo, un mayor compromiso con el medio ambiente.

http://www.elperiodicomediterraneo.com/noticias/vilareal/bicicletas-electricas-policia-local-vila-real_916299.html

AUTOR DE LA PROPUESTA:

Alfredo Herrera Sancho

- Diplomado en Relaciones Laborales por la Universidad de Zaragoza
- Licenciado en Criminología por la Universidad de Alicante
- Oficial de la Policía Local de Zaragoza (Policía de Barrio Sector 2)
- Cinturón negro 1er Dan de Defensa Personal Policial (DPP)
- Instructor de bastón policial ASP
- Usuario de bicicleta BTT particular y del servicio BiZi

Zaragoza, a 16 de septiembre de 2015