

Aportaciones del Bicicleta Club de Catalunya al trámite de Consulta Pública del proyecto de Real Decreto por el que se modifica el Código Técnico de la Edificación, aprobado por Real Decreto 314/2006, de 17 de marzo, y la Orden VIV/1744/2008, de 9 de junio, por la que se regula el Registro General del Código Técnico de la Edificación

Barcelona, octubre de 2024

Bicicleta Club de Catalunya - BACC

Gabinete técnico

Coordinación: Rubén Carbonero ruben.carbonero@bacc.cat

Con participación y revisión de Adrià Arenas, Carles Benito, Marta Casar, Mònica Enrich, Eduard Parera, Ignacio Prieto (pmLR), Laura Vergara (Conbici), Iván Villarrubia, Javier Villena.

BACC Bicicleta Club de Catalunya

CIF G62538103

Providència, 42, 08024 Barcelona

www.bacc.cat

Resumen ejecutivo y estructura del documento

Este documento presenta dos partes.

En la primera, de **Antecedentes y Disposiciones ya existentes**, intentamos ofrecer un panorama de las disposiciones que están relacionadas con el asunto, tanto obligatorias como no obligatorias, del estado de la cuestión en España y Europa, así como un pequeño compendio de recursos que podrán ayudar a la siguiente fase de este proceso de modificación, mencionando bibliografía y recursos técnicos.

En la segunda, de **Aportaciones a la consulta**, incluimos propiamente nuestros comentarios sobre este particular, proponiendo la modificación de al menos el DB-HE 6, DB-SUA 9, de forma complementaria el DB-SU 1 y DB-SUA 2, y posibles modificaciones de otras disposiciones para incluir los distintos detalles necesarios para el logro de los objetivos y el buen fin de esta modificación técnica.

Quiénes somos

El **BACC Bicicleta Club de Catalunya** es una entidad sin ánimo de lucro, declarada de utilidad pública por la Generalitat de Catalunya en abril de 2011. Con aproximadamente un millar de personas socias, el BACC es la mayor agrupación de personas usuarias de bicicleta de Catalunya, defiende sus derechos, y vela por que estas también cumplan con sus deberes.

La mayor parte de nuestros costes de operación se sufragan con las aportaciones de nuestras personas socias, así como con proyectos, estudios y actividades de promoción de la bici. Esto nos permite gozar de independencia política y económica, y ejercer nuestra labor sin injerencias ni tener que atender a intereses externos de ningún tipo.

Uno de los medios para lograr nuestros objetivos es la participación pública en consultas como la presente, para garantizar una buena interlocución con la administración, y que las voces y opiniones de nuestras personas socias sean escuchadas.

Por eso, esperamos que estas consideraciones sean tenidas en cuenta, para el buen fin de la norma que nos ocupa, y para nuestro objetivo declarado de mejorar la seguridad y la salud de la sociedad en su conjunto.

Tabla de contenidos

Resumen ejecutivo y estructura del documento	2
Quiénes somos	2
Tabla de contenidos	2
PRIMERA PARTE	4
Antecedentes	4
Directiva (UE) 2024/1275 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 24 de abril de 2024, relativa a la eficiencia energética de los edificios (refundición)	4
Declaración Europea sobre el Uso de la Bicicleta C/2024/2377 de 3 de abril de 2024	6
Recomendación (UE) 2021/1749 de la Comisión Europea de 28 de septiembre de 2021, sobre el principio de «primero, la eficiencia energética»	8
Ley 49/1960 de 21 de julio sobre Propiedad Horizontal	9
Ley 12/2012, de 26 de diciembre, de medidas urgentes de liberalización del comercio y de determinados servicios	12
Real Decreto 390/2021, de 1 de junio, por el que se aprueba el procedimiento básico para la certificación de la eficiencia energética de los edificios.	12
Estado de la cuestión en Europa	12
Algunos ejemplos de disposiciones ya existentes de entidades locales o autonómicas sobre aparcamiento de bicicletas y ciclos	13
Entidades locales	14
Vitoria - Gasteiz (Álava)	14
Logroño (La Rioja)	14
Madrid (Comunidad de Madrid)	14
Comunidades autónomas	16
Asturias	16
Catalunya	17
Otros organismos o disposiciones no obligatorias o de carácter consultivo	17
BACC Bicicleta Club de Catalunya / Conbici	17
Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible	18
Francia: CEREMA	18
Países Bajos: Fietsberaad Crow, ProRail, Stichting FietsParKeur	18
SEGUNDA PARTE	
Aportaciones del BACC a la consulta	20
Problemas que se pretenden solucionar con la iniciativa	20
Necesidad y oportunidad de su aprobación	26
Objetivos de la norma	26
Posibles soluciones alternativas regulatorias y no regulatorias	27
Alternativas regulatorias	27
Alternativas no regulatorias	29

PRIMERA PARTE

Antecedentes

Además de los citados en la Consulta Pública nos gustaría abundar en algunos detalles o añadir otros antecedentes que pueden ser relevantes para esta modificación normativa.

Directiva (UE) 2024/1275 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 24 de abril de 2024, relativa a la eficiencia energética de los edificios (refundición)

Desde el BACC nos gustaría recordar que el preámbulo de la directiva 2024/1275 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 24 de abril de 2024¹, que es la norma que se pretende transponer con esta modificación normativa, incluye referencias al Acuerdo de París para la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero (GEI), al Pacto Verde Europeo, al Reglamento 2021/1119, al paquete legislativo “Objetivo 55” y a otras disposiciones o acuerdos, que vienen todas ellas a coincidir, de manera más o menos explícita, en la necesidad de atención al **transporte activo, a pie o en bicicleta**, para cumplir diversos objetivos:

- La reducción del consumo energético y de la emisiones de gases de efecto invernadero
- De inclusión social e igualdad de oportunidades, al ser modos de transporte económicos y que no exigen de una edad mínima o de disponer de un permiso o licencia para su manejo
- De medio ambiente y reducción de emisiones y ruidos
- De reducción de la siniestralidad o de sus consecuencias
- De mejora de la fluidez del tráfico en entornos urbanos (por el reducido espacio que requieren)

De forma **expresa**, el preámbulo de la misma directiva que se busca trasponer menciona el “fomento de la movilidad ecológica” y recuerda las ventajas de un “cambio hacia la movilidad activa, como el uso de la bicicleta” para “reducir de manera considerable las emisiones de gases de efecto invernadero procedentes del transporte”, y dice textualmente:

¹ Texto completo en el BOE: <https://www.boe.es/buscar/doc.php?id=DOUE-L-2024-80664>

“La falta de plazas de aparcamiento para bicicletas es una barrera importante para el uso de la bicicleta, tanto en edificios residenciales como no residenciales. Los requisitos de la Unión y los códigos de construcción nacionales pueden contribuir de manera eficaz a la transición hacia una movilidad más limpia **al establecer requisitos relativos al número mínimo de plazas de aparcamiento para bicicletas, y la construcción de plazas de aparcamiento para bicicletas y de infraestructura conexas en zonas en las que las bicicletas se utilizan menos puede conducir a un aumento de su uso. El requisito de proporcionar plazas de aparcamiento para bicicletas no debe depender de la disponibilidad y suministro de plazas de aparcamiento para coches, que pueden no estar disponibles en determinadas circunstancias, ni vincularse necesariamente esa disponibilidad y suministro. Los Estados miembros deben permitir un aumento de los aparcamientos para bicicletas en los edificios residenciales en los que no existan plazas de aparcamiento para coches **disponiendo la instalación de como mínimo dos plazas de aparcamiento para bicicletas por cada unidad de edificio residencial.”****

Por esto, entendemos que es **mandato claro de la transposición de esta directiva el establecimiento de mecanismos eficaces para lograr paliar esta carencia**, en la que el BACC y muchos otros organismos relacionados con la movilidad en bicicleta venimos insistiendo en las últimas décadas. **Este mandato debe de someterse a reglas claras de interpretar, de cumplir y de sancionar, para que sea eficaz.**

Por todo ello **aplaudimos que vaya a incorporarse esta modificación en el CTE, instrumento de cumplimiento obligatorio en nuevas edificaciones y en renovaciones del parque de edificaciones existentes.**

Igualmente quisiéramos recordar que la Unión Europea (Parlamento Europeo, Consejo y Comisión Europea) proclamaron una **declaración conjunta sobre el uso de la bicicleta², que llama a los Estados Miembros a la promoción del uso de este vehículo en todas sus formas**, en particular las bicicletas con asistencia eléctrica que pueden atender necesidades muy diversas, **incluyendo las de personas de movilidad reducida o de ciertos transportes de cargas.** Incorporamos detalles sobre esta Declaración a continuación como recordatorio de los compromisos de la UE y de sus estados miembros con la promoción del uso de la bicicleta y otros ciclos, en lo relativo a la Consulta Pública que nos ocupa.

Por último, nos gustaría recordar que algunas entidades locales o autonómicas ya disponen de normativa que vela por la inclusión de este tipo de servicios esenciales en la edificación, e indicamos algunos ejemplos (lista no exhaustiva)

²DOUE Declaración Europea sobre el uso de la bicicleta:
https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/HTML/?uri=OJ:C_202402377

para facilitar a la administración el buen encaje de las distintas disposiciones existentes.

Declaración Europea sobre el Uso de la Bicicleta C/2024/2377 de 3 de abril de 2024

En particular, la Declaración citada de noviembre de 2023, del Parlamento Europeo, el Consejo y la Comisión Europea proponen a la Unión y sus Estados Miembros, en lo relativo a la presente consulta, y los siguientes puntos son cita textual (extractado y resaltado por esta entidad):

*Nuestro objetivo es liberar todo el potencial del uso de la bicicleta en la Unión. **Esta Declaración reconoce el uso de la bicicleta como una de las formas de transporte y ocio más sostenibles, accesibles e inclusivas, de bajo coste y saludables y reconoce asimismo que tiene una importancia clave para la sociedad y la economía europeas.** La Declaración debe servir de guía estratégica para las políticas e iniciativas actuales y futuras relacionadas con el uso de la bicicleta. Por lo tanto, declaramos lo siguiente:*

Capítulo I: desarrollo y refuerzo de las políticas sobre el uso de la bicicleta La Unión y sus Estados miembros, junto con las autoridades regionales y locales, pueden desempeñar un papel clave para apoyar la adopción de un mayor uso de la bicicleta.

Nos comprometemos a:

- 1. desarrollar, adoptar y reforzar las políticas y estrategias relacionadas con el uso de la bicicleta en todos los niveles de gobernanza pertinentes;**
- 2. adoptar las medidas necesarias para aplicar estas políticas y estrategias relativas al uso de la bicicleta lo antes posible;**
- 3. dar prioridad a las medidas relativas al uso de la bicicleta en la planificación de la movilidad urbana sostenible, incluida la zona de desplazamiento pendular que se extiende más allá de las fronteras municipales;*
- 4. animar a las empresas, organizaciones e instituciones a promover el uso de la bicicleta a través de sistemas de gestión de la movilidad, como incentivos para desplazarse en bicicleta al trabajo, la oferta de bicicletas (eléctricas) por parte de las empresas, **aparcamientos e instalaciones para bicicletas adecuados** y el uso de servicios de entrega que utilicen la bicicleta en sus desplazamientos;*
- 5. promover el uso de la bicicleta como forma saludable de transporte o de ocio, mediante campañas de sensibilización, campañas de*

promoción, desarrollo de capacidades y formación de profesionales de la movilidad activa, también en los foros internacionales pertinentes.

Capítulo II: fomento de una movilidad inclusiva, asequible y saludable
Todas las personas, incluidas las personas con discapacidad o las personas con movilidad reducida, independientemente de su edad y género, deben tener acceso a la movilidad, y el uso de la bicicleta puede contribuir en gran medida a ello. El uso de la bicicleta también debe ser asequible independientemente del nivel de ingresos y debe promoverse como beneficioso para la salud mental y física.

Nos comprometemos a:

- 6. aumentar el uso de la bicicleta para promover la inclusión social, prestando especial atención a las necesidades de las mujeres, los niños, las personas mayores y los grupos vulnerables y marginados;**
7. adoptar medidas que permitan que las personas con discapacidad o con movilidad reducida tengan un mejor acceso al uso de la bicicleta;
8. adoptar medidas para impulsar la movilidad activa de las personas mayores y contribuir así al envejecimiento activo;
9. proporcionar formación específica sobre el uso de la bicicleta, en particular para los niños y los grupos vulnerables y marginados;
10. tomar nota de la posibilidad, introducida por la Directiva (UE) 2022/542 del Consejo, de que los Estados miembros apliquen tipos reducidos del IVA al suministro, el alquiler y la reparación de bicicletas y bicicletas eléctricas, con el fin de aumentar su asequibilidad.

Capítulo III: creación de más y mejores infraestructuras ciclistas
La mejora de la calidad, la cantidad, la continuidad y el atractivo de las infraestructuras ciclistas es esencial para promover un mayor uso de la bicicleta.

Nos comprometemos a:

- [...]. 15. garantizar la provisión de plazas de aparcamiento para bicicletas seguras y protegidas en las zonas urbanas y rurales, incluido en las estaciones de ferrocarril y autobús y en los centros de movilidad;
16. apoyar el despliegue de puntos de recarga para bicicletas eléctricas en la planificación urbana y en las plazas de aparcamiento para bicicletas dentro y fuera de los edificios.
- [...]

Capítulo VII: apoyo de la multimodalidad y el cicloturismo

El uso de la bicicleta debe desempeñar un papel clave en la mejora de la conectividad multimodal y el turismo, especialmente en combinación con

trenes, autobuses y otros modos de transporte, tanto en zonas urbanas como rurales.

Nos comprometemos a:

30. *promover y aplicar soluciones multimodales en las zonas urbanas, suburbanas y rurales, así como en relación con los viajes de larga distancia, mediante la creación de más sinergias entre el uso de la bicicleta y otros modos de transporte, como, por ejemplo, permitiendo el transporte de más bicicletas en autobuses y trenes y **proporcionando zonas de estacionamiento seguras y protegidas para bicicletas en estaciones y centros de movilidad.***

Recomendación (UE) 2021/1749 de la Comisión Europea de 28 de septiembre de 2021, sobre el principio de «primero, la eficiencia energética»

Como luego sugeriremos como posible medida alternativa o complementaria, una posibilidad para alcanzar el objetivo de esta modificación es **la consideración de los aparcamientos de bicicletas y ciclos como elemento de eficiencia energética en la edificación.**

Esta consideración puede abrir varias llaves para la facilitación del proceso de instalación de aparcabicis o la reforma de la edificación para incluirlos.

A este respecto, la Comisión Europea, en su Recomendación 2021/1749,³ recomienda a los Estados Miembros como parte de la aplicación del principio de “primero, la eficiencia energética”, las siguientes cuestiones:

4.4 EDIFICIOS

[...]

Ámbitos que deben estudiarse:

- Integración de **elementos de eficiencia energética** en la ordenación territorial local y los permisos urbanísticos. Esto incluye la facilitación de un transporte eficiente desde el punto de vista energético, por ejemplo, mediante la **provisión de plazas de aparcamiento y puntos de recarga para vehículos eléctricos, bicicletas, bicicletas eléctricas y bicicletas de carga y la proximidad a las redes de transporte público.**

[...]

³Recomendación (UE) 2021/1749 de la Comisión de 28 de septiembre de 2021, el principio de «primero, la eficiencia energética»: de los principios a la práctica — Directrices y ejemplos para su aplicación en la toma de decisiones en el sector de la energía y más allá. Texto completo:

<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/HTML/?uri=CELEX:32021H1749>

Ejemplos de medidas:

[...]

- *Obligación de proporcionar puntos de recarga para bicicletas eléctricas y **aparcamientos de bicicletas** a través de códigos de edificios.*

Esta inclusión implícita de las plazas de aparcamiento y puntos de recarga de bicicletas eléctricas puede permitir su consideración como **elementos de eficiencia energética en la edificación**. Esto abre numerosas puertas para su instalación eficaz.

Por tanto, rogamos su consideración como antecedente en esta modificación normativa.

Ley 49/1960 de 21 de julio sobre Propiedad Horizontal

En nuestro país, un obstáculo habitual para la instalación de aparcabicis en la vivienda es el trámite de aprobación por las Comunidades de Propietarios. Normalmente, se consideran elementos que precisan de una mayoría de $\frac{2}{3}$ de la propiedad para su instalación, un requisito difícil de cumplir, que resulta desmotivador o que exige mucho trabajo de la vecindad o propiedad interesada, a riesgo de rechazarse en Junta de Propietarios.

Pero la Ley 49/1960 de 21 de julio sobre Propiedad Horizontal, en su Art. 17⁴, propone la adopción de algunas medidas relacionadas con la eficiencia energética:

- **Con mayoría simple** (art. 17.2, para “obras o actuaciones que contribuyan a la mejora de la eficiencia energética acreditables a través de certificado” que no superen cierto coste),
- O **sin mayoría, simplemente con el voto a favor de $\frac{1}{3}$ de los integrantes** de la comunidad (art 17.1 para la “instalación de sistemas comunes o privativos, de aprovechamiento de energías renovables”). Igualmente, si el aprovechamiento de tales elementos es privativo, será suficiente el voto favorable de $\frac{1}{3}$ de los integrantes de la comunidad.
- O incluso para la instalación de “un punto de recarga de vehículos eléctricos para uso privado en el aparcamiento”, no será necesaria votación sino únicamente una **comunicación previa**, siempre que los costes los sufrague la propiedad interesada.

Así, una posibilidad que facilite el objetivo último de esta norma puede ser **la modificación de la Ley de Propiedad Horizontal para incluir expresamente a estos equipamientos** entre los que precisan de mayoría no cualificada o de simple comunicación previa (si los costes los sufraga la propiedad interesada).

⁴Art. 17 de la LPH: <https://www.boe.es/buscar/act.php?id=BOE-A-1960-10906#adiecisiete>

Por tanto, solicitamos que se incluya esta Ley como antecedente a los efectos de la presente modificación normativa.

Artículo diecisiete.

Los acuerdos de la Junta de propietarios se sujetarán a las siguientes reglas:

*1. La instalación de las infraestructuras comunes para el acceso a los servicios de telecomunicación regulados en el Real Decreto-ley 1/1998, de 27 de febrero, sobre infraestructuras comunes en los edificios para el acceso a los servicios de telecomunicación, o la adaptación de los existentes, así como la instalación de sistemas comunes o privativos, **de aprovechamiento de energías renovables**, o bien de las infraestructuras necesarias para acceder a nuevos suministros energéticos colectivos, podrá ser acordada, a petición de cualquier propietario, por un tercio de los integrantes de la comunidad que representen, a su vez, un tercio de las cuotas de participación.*

La comunidad no podrá repercutir el coste de la instalación o adaptación de dichas infraestructuras comunes, ni los derivados de su conservación y mantenimiento posterior, sobre aquellos propietarios que no hubieren votado expresamente en la Junta a favor del acuerdo. No obstante, si con posterioridad solicitasen el acceso a los servicios de telecomunicaciones o a los suministros energéticos, y ello requiera aprovechar las nuevas infraestructuras o las adaptaciones realizadas en las preexistentes, podrá autorizárseles siempre que abonen el importe que les hubiera correspondido, debidamente actualizado, aplicando el correspondiente interés legal.

No obstante lo dispuesto en el párrafo anterior respecto a los gastos de conservación y mantenimiento, la nueva infraestructura instalada tendrá la consideración, a los efectos establecidos en esta Ley, de elemento común.

2. Sin perjuicio de lo establecido en el artículo 10.1.b), la realización de obras o el establecimiento de nuevos servicios comunes que tengan por finalidad la supresión de barreras arquitectónicas que dificulten el acceso o movilidad de personas con discapacidad y, en todo caso, el establecimiento de los servicios de ascensor, incluso cuando impliquen la modificación del título constitutivo, o de los estatutos, requerirá el voto favorable de la mayoría de los propietarios, que, a su vez, representen la mayoría de las cuotas de participación.

Cuando se adopten válidamente acuerdos para la realización de obras de accesibilidad, la comunidad quedará obligada al pago de los gastos, aun

cuando su importe repercutido anualmente exceda de doce mensualidades ordinarias de gastos comunes.

La realización de **obras o actuaciones que contribuyan a la mejora de la eficiencia energética acreditables a través de certificado de eficiencia energética del edificio o la implantación de fuentes de energía renovable de uso común**, incluyendo en su caso la modificación de la envolvente del edificio, así como la solicitud de ayudas y subvenciones, préstamos o cualquier tipo de financiación por parte de la comunidad de propietarios a entidades públicas o privadas para la realización de tales obras o actuaciones, requerirá el voto favorable de la **mayoría simple** de los propietarios, que, a su vez, representen la mayoría simple de las cuotas de participación, siempre que su importe repercutido anualmente, una vez descontadas las subvenciones o ayudas públicas y aplicada en su caso la financiación, no supere la cuantía de doce mensualidades ordinarias de gastos comunes. El propietario disidente no tendrá el derecho reconocido en el apartado 4 de este artículo y el coste de estas obras, o las cantidades necesarias para sufragar los préstamos o financiación concedida para tal fin, tendrán la consideración de gastos generales a los efectos de la aplicación de las reglas establecidas en la letra e) del artículo noveno.1 de esta ley.

3. El establecimiento o supresión de los servicios de portería, conserjería, vigilancia u otros servicios comunes de interés general, supongan o no modificación del título constitutivo o de los estatutos, requerirán el voto favorable de las tres quintas partes del total de los propietarios que, a su vez, representen las tres quintas partes de las cuotas de participación.

Idéntico régimen se aplicará al arrendamiento de elementos comunes que no tengan asignado un uso específico en el inmueble y **el establecimiento o supresión de equipos o sistemas, no recogidos en el apartado 1, que tengan por finalidad mejorar la eficiencia energética o hídrica del inmueble**. En éste último caso, los acuerdos válidamente adoptados con arreglo a esta norma obligan a todos los propietarios. No obstante, **si los equipos o sistemas tienen un aprovechamiento privativo**, para la adopción del acuerdo bastará **el voto favorable de un tercio** de los integrantes de la comunidad que representen, a su vez, un tercio de las cuotas de participación, aplicándose, en este caso, el sistema de repercusión de costes establecido en dicho apartado.

[...]

5. La instalación de un punto de recarga de vehículos eléctricos para uso privado en el aparcamiento del edificio, siempre que éste se ubique en una plaza individual de garaje, **sólo requerirá la comunicación previa a la comunidad**. El coste de dicha instalación y el consumo de electricidad correspondiente serán asumidos íntegramente por el o los interesados directos en la misma.

Ley 12/2012, de 26 de diciembre, de medidas urgentes de liberalización del comercio y de determinados servicios

Mencionamos esta ley como antecedente **porque marca requisitos al facilitar o suprimir el requisito de licencia previa** para una obra o instalación, al sustituir el requisito de obtención de licencia previa en algunos casos por una mera declaración responsable comunicada previamente a la entidad local.

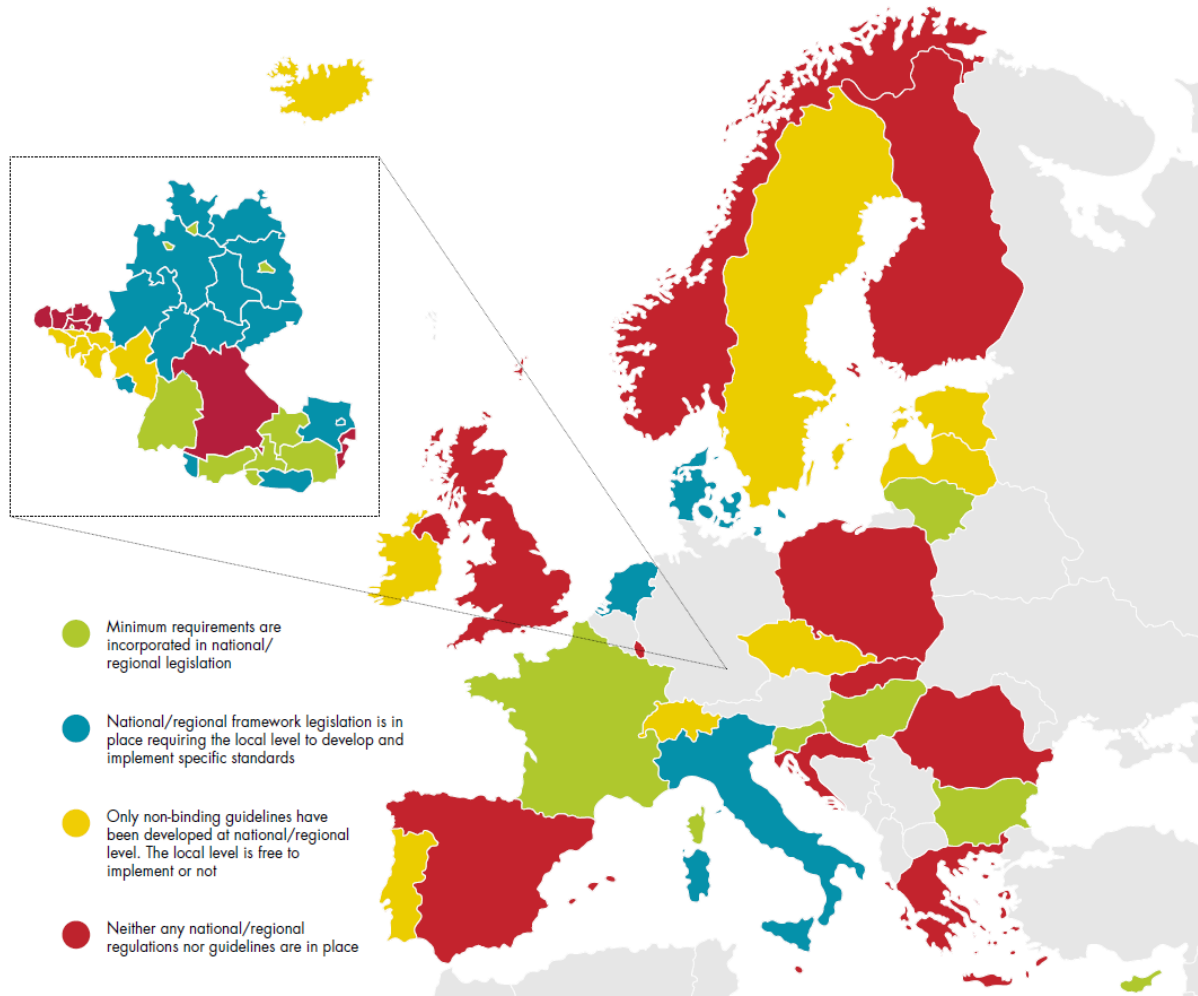
Esto significa que la aplicación real del CTE en las obras previas a la apertura de comercios o de prestación de servicios de menos de 750 m² puede verse limitada, en la práctica, por la falta de supervisión efectiva de las entidades locales, al no requerirse licencia previa a la obra ni a la apertura. En tanto este tipo de obras se suelen producir en locales y no en edificaciones completas, no es una limitación muy significativa, pero aún así potencialmente con efecto.

Real Decreto 390/2021, de 1 de junio, por el que se aprueba el procedimiento básico para la certificación de la eficiencia energética de los edificios.

Mencionamos esta disposición porque, en su artículo 8 y siguientes, determina el Contenido de la Certificación de eficiencia energética. Una posible actuación complementaria o alternativa sería incluir las facilidades de aparcamiento de bicicletas como elemento de eficiencia energética en estos certificados para la edificación.

Estado de la cuestión en Europa

En la mayor parte de Europa existe ya regulación sobre la obligatoriedad de disponer de aparcamiento para bicicletas en la edificación.



ECF 2018: estado de los mandatos sobre aparcamiento de bicicletas o ciclos en la edificación. Leyenda: en VERDE, países o regiones con requisitos de aparcamiento mínimo en la legislación. En AZUL, países o regiones que requieren que las entidades locales desarrollen e implementen estándares. En AMARILLO, países o regiones con recomendaciones, que las entidades locales pueden implementar o no. En ROJO, países o regiones sin recomendaciones ni obligaciones sobre aparcamiento de bicicletas. Fuente: ECF 2018

https://ecf.com/system/files/Making_Buildings_Fit_For_Sustainable_Mobility.pdf

No nos extendemos en esta cuestión, muy fragmentada y compleja, por cuestiones de tiempo y por entender que no resulta pertinente en este punto del trámite de modificación.

Algunos ejemplos de disposiciones ya existentes de entidades locales o autonómicas sobre aparcamiento de bicicletas y ciclos

Enumeramos de forma somera algunas disposiciones que pueden servir de referencia respecto a cómo hacer eficaz el cumplimiento de esta norma. Lista no

exhaustiva, pueden existir disposiciones de otras entidades y estas se nombran como ejemplo únicamente.

Entidades locales

Diversas entidades locales en España hacen obligatoria la disponibilidad de aparcamiento para bicicletas a través de sus Planes Municipales o Generales o de otras normativas, o bien lo fomentan directa o indirectamente.

Vitoria - Gasteiz (Álava)

El Ayuntamiento de Vitoria - Gasteiz obliga a incluir una reserva mínima de espacios para bicicletas en su PGOU, punto 14 "Guardería de bicicletas y coches de niños" del artículo 5.03.03 "condiciones de la edificación" de las Normas Urbanísticas del Plan General de Ordenación Urbana.

Igualmente dispone de una Ordenanza Reguladora de la Instalación de Guarderías de Bicicletas en Edificaciones, aprobada el 24/11/2017 y que incluye detalles sobre usos complementarios y condiciones técnicas que deberán cumplir las instalaciones (dimensiones mínimas, cierres, acústica, señalización, dimensiones...).

Aprobación:

https://www.vitoria-gasteiz.org/wb021/was/contenidoAction.do?idioma=es&uid=u49cfb849_1610292cf46__7eb3

Texto completo:

<https://www.vitoria-gasteiz.org/docs/wb021/contenidosEstaticos/adjuntos/es/74/58/77458.pdf>

Logroño (La Rioja)

El Ayuntamiento de Logroño fomenta la instalación de recintos para guarda de bicicletas al no contabilizar su superficie como "superficie de techo edificable". En sus Normas Urbanísticas:

En vivienda colectiva y otros usos de carácter colectivo que sean asimilables por su tipología y normativa aplicable (hoteles, residencias, oficinas) y en otros usos dotacionales (escolar, deportivo, etc.), no computarán los siguientes espacios:

- *Recintos para guarda de bicicletas y otros vehículos similares que fomenten la movilidad sostenible, hasta un máximo de 2,5 m² por cada vivienda.*

http://gis.logro-o.org/descargas/DOC/ARTICULOS/PGM_NNUU.pdf

Madrid (Comunidad de Madrid)

El Ayuntamiento de Madrid fomenta la instalación de recintos para guarda de bicicletas con distintas medidas:

- No computar los metros cuadrados de planta baja o sótano destinados a la guarda de bicis y VMP, con el límite de 1,30 m² por bici, y que deberán estar dotados de los elementos necesarios para tal finalidad.
- En todas las intervenciones que impliquen el cambio de uso, clase o categoría de un local o establecimiento, será exigible la dotación de plazas para bicicletas y otros vehículos de movilidad personal cuando la superficie útil del local sea igual o superior a 500 m²
- Cuando no resulte posible la incorporación en el interior del edificio o parcela de las dotaciones plazas para bicicletas y otros vehículos de movilidad personal de un local o establecimiento, éstas podrán disponerse en la vía pública previa autorización del órgano municipal competente.
- Las dimensiones mínimas por plaza de bici o VMP serán 2x1 m²
- Se permiten plazas mixtas de automóvil + bici/VMP, debiendo diferenciarse el espacio de cada una mediante marcas en el pavimento
- Las plazas de bici/VMP podrán estar en locales específicos
- Se establecen los siguientes mínimos en función del uso

USO	BICICLETAS Y OTROS VEHÍCULOS DE MOVILIDAD PERSONAL
RESIDENCIAL	VIVIENDA: 1 p/vivienda
	RESIDENCIA COMUNITARIA: 1 p/ 5 unidades de alojamiento.
INDUSTRIAL	1 p/15 trabajadores
TERCIARIO HOSPEDAJE	1 p/15 trabajadores + 1 p/5 unidades de alojamiento
TERCIARIO COMERCIAL MEDIANO COMERCIO Y GRANDES SUPERFICIES	1 p/15 trabajadores + 1 p/350 m ² superficie de venta
TERCIARIO OFICINAS	1 p/15 trabajadores + reserva mínima de 10 p en el caso de atención al público
TERCIARIO RECREATIVO	1 p/15 trabajadores Con espectáculo: 1 p/15 trabajadores + 1 p/30 localidades
OTROS SERVICIOS TERCIARIOS	1 p/15 trabajadores
DOTACIONAL EQUIPAMIENTO, DEPORTIVO Y SERVICIOS PÚBLICOS	1 p/15 trabajadores + EDUCATIVO: secundaria en adelante 1p/10 alumnos
	SALUD: 1/100 camas + 1 p/5 consultas
	CULTURAL Y DEPORTIVO: Con espectáculo: 1 p/30 localidades con un límite de 50 p. Resto: reserva mínima de 10 p.
	BIENESTAR SOCIAL Y RELIGIOSO: Reserva mínima de 10 p
	VIVIENDAS DOTACIONALES: Igual residencial vivienda.
DOTACIONAL ADMINISTRACIÓN PÚBLICA	1 p/15 trabajadores + reserva mínima de 10 p en el caso de atención al público
DOTACIONAL ZONA VERDE	Reserva mínima de 10 p
MERCADOS DISTRITO Y CENTROS COMERCIALES DE BARRIO	1 p/15 trabajadores + 1 p/350 m ² superficie de venta
DOTACIONAL PARA EL TRANSPORTE	Se determinará en el PE en función de sus necesidades

Texto completo:

https://transparencia.madrid.es/UnidadesDescentralizadas/UDCUrbanismo/PGOU M/CompendioNNUU/Compendio%202024/COMPENDIO_MPG_NNUU_2024.pdf

Comunidades autónomas

Asturias

La Ley 12/2018 de 23 de noviembre de Transportes y Movilidad Sostenible de Asturias en su Art. 136 incluye disposiciones que obligan a incluir aparcamiento de bicicletas en esta Comunidad:

Artículo 136. Estacionamiento de bicicletas.

*1. Los edificios de uso residencial de nueva construcción deberán contemplar emplazamientos específicos, seguros y resguardados, para un **número de bicicletas al menos igual al doble del número de viviendas**, en una ubicación que permita el acceso cómodo y fácil desde la red viaria, de acuerdo con lo que reglamentariamente se especifique.*

2. Los edificios destinados a servicios públicos se dotarán de suficientes estacionamientos para bicicletas de acuerdo con lo que reglamentariamente se establezca. Las correspondientes ordenanzas municipales, a falta de plan de movilidad o de previsión en el planeamiento urbanístico de desarrollo, podrán extender esta obligación a otros servicios y a los centros de trabajo.

3. Los centros escolares y universitarios, así como los centros hospitalarios, deportivos, culturales, comerciales y de ocio, y otros puntos generadores de demandas importantes de movilidad, adoptarán las medidas necesarias para impulsar el uso de la bicicleta, tanto mediante el desarrollo de accesos y estacionamientos adecuados, como mediante las acciones internas formativas y difusoras que resulten convenientes.

*4. Los nuevos estacionamientos de vehículos a motor contarán con un espacio reservado a bicicletas de, **al menos, un 10% del total de plazas**. Si se trata de estacionamientos sometidos a tarifa, las plazas se ubicarán lo más inmediato posible a los puntos de control, y la tarifa aplicable será proporcional a la del resto de vehículos.*

*5. Las estaciones de trenes y de autobuses de nueva construcción contemplarán emplazamientos específicos para bicicletas **en número suficiente a su demanda potencial**.*

<https://www.boe.es/buscar/act.php?id=BOE-A-2019-465>

Las Normas de Habitabilidad no obstante restringen este requisito a 0,6 plazas por vivienda o 100 m² de superficie útil de vivienda, redondeadas al número entero mayor:

https://www.asturias.es/Asturias/descargas/PDF_TEMAS/Vivienda/2019_06_21_criterio_interpretativ_02.pdf

Este es un ejemplo claro de cómo **la norma debe ser taxativa y clara con los requisitos de aparcamiento mínimo**, porque de otro modo se tenderá a soslayar o rebajar este requisito.

Catalunya

La Ley 9/2003, de 13 de junio, de la movilidad, establece la obligación de que los Planes Directores de Movilidad fomenten el uso de la bicicleta y de los desplazamientos a pie, e incluye como objetivo que se incluyan aparcamientos para bicicletas en la edificación. Pero este objetivo no se ha sustanciado en forma concreta en obligatoriedad, al menos no con carácter general.

<https://www.boe.es/buscar/act.php?id=BOE-A-2003-14191>

El Decreto 344/2006 de 19 de septiembre, de regulación de los estudios de evaluación de movilidad generada, incluye disposiciones sobre la reserva mínima de espacios en sus anexo 2:

- Uso de vivienda. 2 plazas / vivienda o bien 2 plazas por cada 100 m² o fracción
- Usos comercial, de oficinas, industrial: 1 plaza por cada 100 m² o fracción
- Equipamientos docentes, deportivos, industriales, culturales o recreativos: 5 plazas por cada 100 m² o fracción
- Estaciones de ferrocarril: 1 plaza por cada 30 plazas ofrecidas de circulación
- Estaciones de autobuses interurbanos: 0,5 plazas por cada 30 plazas ofrecidas de circulación

<https://portaljuridic.gencat.cat/ca/document-del-pjur/?documentId=462370>

Pero este Decreto no tiene asociado un régimen sancionador, y por tanto su cumplimiento no ha sido efectivo.

Otros organismos o disposiciones no obligatorias o de carácter consultivo

BACC Bicicleta Club de Catalunya / Conbici

Esta misma entidad que les saluda elaboró a petición del IDAE un manual práctico sobre aparcamiento de bicicletas en 2009, en cuya redacción colaboraron también numerosos grupos de la coordinadora estatal Conbici. Gran parte de su contenido sigue siendo vigente:

https://www.idae.es/uploads/documentos/documentos_Manual_de_aparcamientos_de_bicicletas_edf1ed0e.pdf

Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible

El MITMS ha publicado una guía de infraestructuras ciclistas en la que se incluyen recomendaciones sobre aparcamiento.

Online:

<https://esmovilidad.transportes.gob.es/estrategia-estatal-por-la-bicicleta/guia-de-recomendaciones-para-el-diseno-de-infraestructura-ciclista>

Versión texto:

https://cdn.mitma.gob.es/portal-web-drupal/esmovilidad/guia_recomendaciones/guia_de_infraestructura_ciclista.pdf

Francia: CEREMA

En Francia, es obligatorio disponer de aparcamiento de bicicletas en la edificación y este debe cumplir ciertos requisitos de seguridad, según su Código de la Construcción y la Habitación, sección 4. Los requisitos se extienden además a las obras ejecutadas en cualquier zona de estacionamiento adjunta a ciertos tipos de edificio para añadir aparcamiento seguro de bicicletas en caso de obra:

https://www.legifrance.gouv.fr/codes/section_lc/LEGITEXT000006074096/LEGISCTA000041563739/#LEGISCTA000041563739

Existe un decreto que determina la definición de un estacionamiento seguro de bicicletas y ciclos:

<https://www.legifrance.gouv.fr/jorf/id/JORFTEXT000045964197>

Igualmente existe una orden que determina la cantidad mínima a prever de estos estacionamientos seguros:

<https://www.legifrance.gouv.fr/jorf/id/JORFTEXT000046005722>

El CEREMA francés, entre otras guías sobre adaptación de carreteras y espacios urbanos al uso seguro de las bicicletas, dispone de una guía de estacionamiento de bicicletas en la construcción que puede ser relevante para la revisión de la norma que nos ocupa:

https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/documents/guide_stationnement_v_elo_constructions.pdf

Países Bajos: Fietsberaad Crow, ProRail, Stichting FietsParKeur

En Países Bajos existe abundantísima documentación al respecto de este particular. Desde aproximadamente 1950 en regulaciones municipales y 1992 como obligación nacional, es obligatorio incluir aparcamiento de bicicletas en las viviendas de nueva construcción en este país, que además deben de estar cubiertas y contar con acceso directo a la calle, entre otros requisitos. Así lo detalla la sección 4.11 de su código de construcción de 1992 (cuyos requisitos se han actualizado desde entonces en varias ocasiones):

<https://rijksoverheid.bouwbesluit.com/Inhoud/docs/wet/bb2003/hfd4/afd4-11>

Quisiéramos destacar que existe incluso una asociación de fabricantes de materiales para aparcar bicicletas, Stichting FietsParKeur, que publica una propuesta de estándares de calidad y ensayo que se actualiza periódicamente desde 1998 (en holandés):

<https://fietsparkeur.nl/uploads/Normstellend%20document%20fietsparkeur%202.5%20juli%202021.pdf>

Existe un memorando sobre las necesidades e inversiones de aparcamiento en las estaciones de de tren, gestionadas por ProRail, desde 2016, por el que múltiples actores acordaron un plan en tres fases para garantizar la buena gestión de este recurso y su financiación:

<https://www.fietsberaad.nl/Kennisbank/Bestuursakkoord-over-fietsparkeren-bij-stations>

Igualmente ProRail dispone de bases de con información normalizada de costes de suministro e instalación, quizá una buena idea para incluir en bases de datos de materiales o costes (para software tipo Presto / BC3):

<https://www.fietsberaad.nl/Kennisbank/Menukaart-Fietsenstallingen-bij-stations>

Por último, en Países Bajos hay numerosos ejemplos de aparcamientos en estaciones de tren que son de gran calidad técnica y estética. Existe un libro recopilatorio titulado “Aparcamiento de bicicletas en estaciones” (“Fietsparkeren bij stations”, ISBN 978-90-6868-828-3) que también resulta de interés:

<https://www.naibooksellers.nl/fietsparkeren-bij-stations-20-jaar-ontwikkeling-ontwerp-en-realisatie.html>

SEGUNDA PARTE

Aportaciones del BACC a la consulta

Problemas que se pretenden solucionar con la iniciativa

El problema **directo** a solucionar, según la Directiva objeto de transposición y en lo que atañe a esta aportación, es el siguiente:

La falta de plazas de aparcamiento para bicicletas es una barrera importante para el uso de la bicicleta, tanto en edificios residenciales como no residenciales. Los requisitos de la Unión y los códigos de construcción nacionales pueden contribuir de manera eficaz a la transición hacia una movilidad más limpia al establecer requisitos relativos al número mínimo de plazas de aparcamiento para bicicletas, y la construcción de plazas de aparcamiento para bicicletas y de infraestructura conexas en zonas en las que las bicicletas se utilizan menos puede conducir a un aumento de su uso. El requisito de proporcionar plazas de aparcamiento para bicicletas no debe depender de la disponibilidad y suministro de plazas de aparcamiento para coches, que pueden no estar disponibles en determinadas circunstancias, ni vincularse necesariamente esa disponibilidad y suministro. Los Estados miembros deben permitir un aumento de los aparcamientos para bicicletas en los edificios residenciales en los que no existan plazas de aparcamiento para coches disponiendo la instalación de como mínimo dos plazas de aparcamiento para bicicletas por cada unidad de edificio residencial.

Por tanto, el problema directo es **la carencia de aparcamiento seguro para bicicletas en las edificaciones**, y se pretende solventarlo mediante esta normativa.

Rogamos que se incluya esta consideración en el texto normativo como problema a resolver o como objetivo declarado, pues así lo manifiesta la Directiva citada.

Desde el BACC apreciamos que existen otros **problemas indirectos**: la **elevada dispersión normativa, la falta de disposiciones sancionadoras, la dificultad de solución del problema** a través de la iniciativa privada **y la escasa eficacia real de las disposiciones que ya existen** en algunas ciudades o regiones al respecto de este problema.

Por tanto, entendemos que esta modificación normativa podrá tener eficacia si y solo si es capaz de ser **incontrovertible y eficaz en su aplicación real**. Hemos

enumerado previamente varios ejemplos de normativas ya existentes sobre el aparcamiento de bicicletas, locales o autonómicas, que, por carecer de régimen sancionador, por estar dispersas en las abundantes disposiciones relativas a la edificación, por no ser posible la verificación o sanción de su cumplimiento efectivo, o por otros motivos, quedan sin eficacia real. También hemos mencionado que la actual normativa sobre Comunidades de Propietarios es ineficaz para facilitar a los usuarios de viviendas la instalación de estas facilidades.

No abundamos en la indefensión a la que están sometidas las personas usuarias de bicicleta a la hora de aparcar en sus destinos (laborales, sanitarios, educativos, de ocio, comerciales...) porque apenas hay mecanismos eficaces para que se incluyan estas facilidades en este tipo de dotaciones, y porque lo damos por sobradamente conocido.

Desde el BACC, estudiadas las diferentes posibilidades, consideramos que la modificación del CTE resulta indispensable para lograr este objetivo directo, pero que habrá que verificar cuidadosamente cuántas partes de este será necesario revisar, y con qué requisitos concretos. Consideramos que, como mínimo, habrá que incluir la exigencia de aparcamientos para bicis y otros ciclos:

- En el **DB-HE 6** como elemento de eficiencia energética y para definir la cantidad de plazas a exigir (quizá en relación al % o m² de superficie destinada a este fin según el uso del edificio, su no. de ocupantes o la afluencia esperada)
 - Sí nos gustaría destacar que la práctica totalidad de bicicletas con asistencia eléctrica permiten extraer la batería para su carga en un enchufe convencional, por lo que no consideramos prioritario que requieran instalación eléctrica
- En el **DB-SUA 9** como elemento de accesibilidad y para definir la calidad o requisitos técnicos de una plaza de aparcamiento de bicicleta o ciclos (incluyendo la posibilidad de acceso compartido con vehículos a motor, los criterios necesarios para poder aparcar bicicletas de carga o triciclos en cuanto a dimensiones, pendientes máximas, posibilidad de aparcamientos en altura, necesidad de montacargas)

Pero la transversalidad del uso de bicicletas y ciclos nos hace plantear revisiones en otros apartados:

- En el **DB-SU 1** por la posibilidad de emplear rampas compartidas entre ciclos y vehículos a motor
- En el **DB-SUA 2** por las características de las rampas y la aplicación a edificios existentes
- Si se opta por incluir los aparcamientos para bicis en el certificado energético, también en **DB-HE 0 y 1**

Entendemos que no es el momento de plantear un análisis técnico más extenso, más allá de señalar que es un asunto más complejo de lo que puede parecer a simple vista.

En otro plano de consideraciones, **el establecimiento de una normativa técnica excesivamente compleja o restrictiva, o que pueda suponer costes adicionales elevados** a la promoción o la propiedad, **puede ser limitante** para alcanzar el objetivo final, que es permitir que se normalice la presencia de instalaciones para el aparcamiento seguro y cómodo de bicicletas y ciclos en cuantas más edificaciones, mejor.

Por tanto, será necesaria cautela en la definición de los requisitos técnicos y administrativos para **evitar un posible efecto disuasorio de una norma demasiado exigente, compleja o cara, al menos en una primera fase**. Y al mismo tiempo, lograr un equilibrio para que la norma sea suficientemente exigente y evite instalaciones que, realizadas con el único fin de cubrir el expediente, resulten ineficaces o desaprovechadas en uso real.

Por otro lado, la aplicación real de la directiva que se pretende transponer, en edificaciones que no sean nuevas, **depende de la definición que en España se haga de una “renovación importante”**, según consta en la directiva que se busca transponer:

22) «*renovación importante*»: *renovación de un edificio en la que:*
a) los costes totales de la renovación referentes a la envolvente del edificio o a sus instalaciones técnicas son superiores al 25 % del valor del edificio, excluido el valor del terreno en el que está construido, o
b) se renueva más del 25 % de la superficie de la envolvente del edificio.

Los Estados miembros podrán elegir entre la aplicación de la letra a) o b);

Desde el BACC entendemos que la elección entre estas definiciones es compleja. Se corre el riesgo de dejar fuera muchas intervenciones de renovación de edificios en las que, razonablemente, debería exigirse obligatoriedad de aparcamiento de bicicletas y ciclos, por ser de importancia pero su coste no superior al 25% al valor del edificio (entendido como construcción). O bien, a la inversa, puede traer dificultades no deseadas, dado que la definición de “envolvente del edificio” puede ser problemática:

15) «*envolvente del edificio*»: *elementos integrados de un edificio que separan su interior del entorno exterior;*

Si se considera “renovación importante” aquella en la que “se renueva más del 25% de la superficie de la envolvente del edificio”, un repintado de fachada, a tenor de esta definición, es susceptible de exigir todos los elementos de la Directiva que nos ocupa.

Ahora bien, el DB-HE 6⁵ incluye otra definición para las “renovaciones importantes” aplicable a las dotaciones mínimas para la infraestructura de recarga de vehículos eléctricos, que entendemos buena candidata para esta modificación del CTE, a los efectos de obligatoriedad de la inclusión de instalaciones de aparcabicis, para servir de base para la definición de “renovación importante”:

Sección HE 6. Dotaciones mínimas para la infraestructura de recarga de vehículos eléctricos.

1. Ámbito de aplicación

1. Las condiciones establecidas en este apartado son de aplicación a edificios que cuenten con una zona destinada a aparcamiento, ya sea interior o exterior adscrita al edificio, en los siguientes supuestos:

- a) edificios de nueva construcción;*
- b) edificios existentes, en los siguientes casos:*
 - cambios de uso característico del edificio;*
 - ampliaciones, en aquellos casos en los que se incluyan intervenciones en el aparcamiento y se incremente más de un 10 % la superficie o el volumen construido de la unidad o unidades de uso sobre las que se intervenga, siendo, además, la superficie útil ampliada superior a 50 m²;*
 - reformas que incluyan intervenciones en el aparcamiento y en las que se renueve más del 25 % de la superficie total de la envolvente térmica final del edificio;*
 - intervenciones en la instalación eléctrica del edificio que afecten a más del 50 % de la potencia instalada en el edificio antes de la intervención, para aquellos casos en los que el aparcamiento se sitúe en el interior de la edificación, siempre que exista un derecho para actuar en el aparcamiento por parte del promotor que realiza dicha intervención;*
 - intervenciones en la instalación eléctrica del aparcamiento que afecten a más del 50 % de la potencia instalada en el mismo antes de la intervención.*

Dado que la Directiva menciona **expresamente que deben incluirse aparcamientos para bicis incluso en edificaciones que no cuenten con aparcamientos para otros vehículos**, la definición final de “renovación importante” a los efectos de obligatoriedad de instalación de aparcabicis deberá incluir esta consideración. Puede eliminarse la mención al aparcamiento existente, o bien incluirse expresamente. Propuesta:

⁵ Real Decreto 450/2022, de 14 de junio, por el que se modifica el Código Técnico de la Edificación, aprobado por el Real Decreto 314/2006, de 17 de marzo:
<https://www.boe.es/buscar/doc.php?id=BOE-A-2022-9848>

1. Las condiciones establecidas en este apartado son de aplicación a ~~edificios que cuenten con una zona destinada a aparcamiento, ya sea interior o exterior adscrita al edificio,~~ en los siguientes supuestos:
- a) edificios de nueva construcción;
 - b) edificios existentes, en los siguientes casos:
 - cambios de uso característico del edificio;
 - ampliaciones, en aquellos casos en los que ~~se incluyan intervenciones en el aparcamiento y~~ se incremente más de un 10 % la superficie o el volumen construido de la unidad o unidades de uso sobre las que se intervenga, siendo, además, la superficie útil ampliada superior a 50 m²;
 - reformas ~~que incluyan intervenciones en el aparcamiento y~~ en las que se renueve más del 25 % de la superficie total de la envolvente térmica final del edificio;
 - ~~intervenciones en la instalación eléctrica del edificio que afecten a más del 50 % de la potencia instalada en el edificio antes de la intervención, para aquellos casos en los que el aparcamiento se sitúe en el interior de la edificación, siempre que exista un derecho para actuar en el aparcamiento por parte del promotor que realiza dicha intervención;~~
 - ~~intervenciones en la instalación eléctrica del aparcamiento que afecten a más del 50 % de la potencia instalada en el mismo antes de la intervención.~~

Existen también abundantes disposiciones que pueden ser de aplicación para la eficacia del objetivo perseguido, que es garantizar **la disponibilidad de aparcamiento seguro de bicicletas en viviendas y edificaciones de todo tipo**, y que también son muy dispersas en cuanto al organismo que las promulga o las debe hacer cumplir:

- Los Planes Generales Municipales y/o de Urbanismo de las distintas entidades locales
- Sus normas urbanísticas (de las EE.LL.) o las de las Comunidades Autónomas
- La Ley de Propiedad Horizontal

En muchos casos, el cumplimiento efectivo de esta abundante normativa se deja en suspenso hasta que se llega a una reclamación judicial. Y para entonces ya es tarde: el uso real de las edificaciones se ve afectado mientras tanto por la falta de cumplimiento de la norma.

Podemos poner también como ejemplo de disposición con escaso cumplimiento efectivo la Ley General de derechos de las personas con discapacidad. Esta ley indica que debe cumplirse el DB SUA del CTE (documento básico de seguridad de utilización y accesibilidad), y dispone de un régimen sancionador; pero en la práctica, para la denuncia de su incumplimiento hay que presentar denuncia ante las autoridades autonómicas competentes, quienes deben de sancionar después el incumplimiento, lo que supone una demora muy considerable en su eficacia real, si es que esta llega en absoluto. Y eso, tras una demora muy considerable en la redacción de la norma, de pleiteo por las entidades del sector e incluso de

sentencia del TS condenando al Gobierno español por inactividad,⁶ al no aprobarse en su debido plazo el reglamento que debía regular las condiciones básicas de accesibilidad.

La eficacia real del CTE, en cuanto a lo relativo al aparcamiento de bicicletas y otros ciclos, corresponderá principalmente **a las entidades locales** pues son estas quienes, a través de sus direcciones de Obras, Urbanismo o Vivienda, **han de autorizar o no las licencias de obras o urbanismo** una vez revisado el cumplimiento del CTE y de toda otra disposición obligatoria. Esto, a pesar de que los Colegios de Arquitectura, en el visado, son quienes han de verificar que los proyectos contienen todos los documentos necesarios según el CTE; no vemos realista que los Colegios de Arquitectura puedan revisar el cumplimiento estricto del CTE por razones de agilidad administrativa y de recursos.

Así se expresa sobre la concesión de licencias por las entidades locales el Decreto de 17 de junio de 1955 por el que se aprueba el Reglamento de Servicios de las Corporaciones locales, en su artículo 21:

Artículo 21.

*1. **Estarán sujetas a previa licencia** las parcelaciones y reparcelaciones urbanas, movimientos de tierras, **obras de nueva planta, modificación de estructura o aspecto exterior de las existentes, primera utilización de los edificios y modificación objetiva del uso de los mismos, demolición de construcciones y demás actos que señalen los planes.***

*2. En todo caso se examinará si el acto proyectado **se ajusta a los planes de ordenación urbana** y, además, si concurren las circunstancias que se expresan para cada uno de los relacionados:*

[...]

*d) si el edificio puede destinarse a determinado uso, por estar situado en zona apropiada y **reunir condiciones técnicas de seguridad y salubridad** y, en su caso, si el constructor ha cumplido el compromiso de realizar simultáneamente la urbanización*

<https://www.boe.es/buscar/act.php?id=BOE-A-1955-10057>

En la práctica, las entidades locales, por distintos motivos, también carecen de medios o de tiempo para garantizar el cumplimiento exhaustivo de las disposiciones y del CTE en particular, y en última instancia recae en la arquitectura o en la promoción de la obra la voluntad de cumplir, o no, con todas las disposiciones.

⁶ STS 384/2019, de 20 de marzo (ECLI:ES:TS:2019:894).

Por tanto, para solucionar este problema vemos imprescindible contar con el conocimiento, la colaboración y la adecuada dotación presupuestaria y de recursos de las jefaturas y direcciones generales de obras, urbanismo o licencias **de las entidades locales**, quienes tienen la potestad de autorizar o no mediante licencia la intervención de edificación en la que se exigirá el cumplimiento.

A su vez, las entidades locales no siempre han de emitir una licencia de obra o de actividad, sino que en intervenciones o actividades juzgadas “menores” o “inocuas” (según hablemos de obra o de actividad) puede ser suficiente con una comunicación previa. En esta se entrega una declaración responsable de cumplimiento, sin que la fiscalización de las entidades locales tenga que ser tan estrecha, en aras de reducir la carga administrativa y facilitar la agilidad en la actividad comercial y de obra.

En este segundo caso, de obras “menores” o de actividades “inocuas”, cabe un riesgo mayor de que se obvie el cumplimiento de la normativa que nos ocupa. No hay que olvidar que para el fin último de instalar más y mejores aparcamientos de bicicletas y ciclos, **no debe ser necesario esperar a que se produzca una reforma de importancia en el edificio. La voluntad de las personas usuarias de los edificios debería de ser suficiente** para, por lo menos, arrancar un proceso. Y por este motivo se propone como posibles soluciones alternativas o complementarias la modificación de otro tipo de normativas, notablemente **la Ley de Propiedad Horizontal**.

Por último, y a semejanza de la Ley General de Derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social, que debe garantizar que se cumpla la accesibilidad universal en toda edificación o dotación, consideramos deseable el **establecimiento de plazos claros para la aplicación efectiva de la obligatoriedad y de mecanismos sancionadores eficaces**, o de otro modo no se lograrán los objetivos en los plazos marcados.

Necesidad y oportunidad de su aprobación

Desde el BACC venimos en solicitar disposiciones de obligatoriedad de inclusión de aparcamientos para bicicletas desde el principio de la existencia de la entidad, e incluso hemos desarrollado manuales técnicos con este propósito para el IDAE. Por tanto, la consideramos fundamental para el desarrollo del uso de la bicicleta y de otros ciclos como medio de transporte de personas o de mercancías.

Objetivos de la norma

En lo relativo a esta aportación, el objetivo de la modificación normativa se presenta como sigue:

En relación con la transposición parcial de la Directiva (UE) 2024/1275 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 24 de abril de 2024, relativa a la eficiencia energética de los edificios se pretende:

- *Desarrollar el indicador de Potencial de Calentamiento Global. Este indicador, creado por la nueva directiva, cuantifica las contribuciones en términos de potencial de calentamiento global de un edificio a lo largo de todo su ciclo de vida.*
- **Desarrollar las nuevas exigencias de la directiva en materia de movilidad sostenible relativas a infraestructura de recarga de vehículo eléctrico y plazas de bicicleta en edificios.**
- *Desarrollar las exigencias que la directiva establece en cuanto a diseño de los edificios para optimizar su potencial de generación de energía solar.*
- *Incluir la definición de Edificio de Cero Emisiones*

Como asociación de promoción del uso de la bicicleta, desde el BACC entendemos que el objetivo de la modificación normativa no habría de ser simplemente cumplir con una exigencia europea, sino **incorporar como propia esta exigencia tal como se plasma en la Directiva:**

“Contribuir de manera eficaz a la eficiencia energética y la transición hacia una movilidad más limpia al establecer requisitos relativos al número mínimo de plazas de aparcamiento para bicicletas y ciclos en las edificaciones, con el fin de facilitar el uso de estos vehículos”.

Posibles soluciones alternativas regulatorias y no regulatorias

Para alcanzar el objetivo declarado (la mejora de disponibilidad de aparcamiento de bicicletas en la edificación) consideramos que existen otras soluciones **complementarias**. Creemos que en puridad no hay alternativas regulatorias a la modificación del CTE que puedan lograr el objetivo de alcanzar **la obligatoriedad de previsión de estos espacios en las edificaciones de todo el estado**.

Alternativas regulatorias

Entiéndase este capítulo como solución complementaria a la modificación del CTE.

Entendemos que, en el marco de esta consulta, el objetivo es modificar el CTE como mínimo para **incluir los aparcamientos de bicicletas de forma explícita como elemento de eficiencia energética del edificio**, en el DB-HE 6, y/o **como elemento accesible** en el DB-SUA 9, además de otros apartados ya mencionados. Esto permitiría un mejor encaje posterior con los detalles de la Ley de Propiedad Horizontal, o bien facilitar su subvención por otras entidades (Institutos autonómicos de la Energía, o entidades locales o autonómicas en sus ayudas de accesibilidad).

A este último tenor, recordaremos que los triciclos y cuadríciclos pueden ser utilizados por personas con capacidades diversas, con ventaja sanitaria y económica respecto a vehículos más grandes y pesados por la reducción tanto del consumo energético como de las emisiones de gases, partículas y ruido:



Es posible considerar la **modificación de la Ley de Propiedad Horizontal** para facilitar la inclusión de aparcamiento para bicicletas y ciclos en bloques de viviendas (comunidades de propietarios). Esta medida entronca con la posibilidad de considerarlos “elementos de eficiencia energética” o de incluirlos en el certificado energético del edificio.

También es posible considerar a las bicicletas y ciclos (que pueden ser triciclos o cuadríciclos, y por tanto aptos para la movilidad de algunas personas de movilidad reducida o con capacidades diversas) como vehículos aptos para el uso personal de estas y dentro del ámbito de la Ley General de Derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social. Pero tal como indicamos en el texto, el cumplimiento efectivo de esta ley es difícil de alcanzar en forma efectiva, y su incumplimiento difícil de sancionar.

Existen ya algunas alternativas regulatorias en las legislaciones autonómicas o de las entidades locales (Planes Generales o Normas Urbanísticas), pero consideramos que son una mala aproximación al problema porque fragmentan la unicidad de requisitos y de la legislación.

Por último, una posibilidad complementaria es **incluir los elementos de aparcamiento de bicis en el certificado de eficiencia energética del edificio**, si bien esto requeriría un trabajo legislativo mucho más profundo.

Alternativas no regulatorias

Entiéndase este capítulo como solución complementaria a la modificación del CTE.

Existen certificaciones voluntarias de edificios (como LEED o BREEAM) que tienen en cuenta la dotación de aparcamientos para bicicletas para la calificación final del edificio. Incluimos estas certificaciones de construcción sostenible de carácter voluntario porque pueden facilitar que estas facilidades se tengan en consideración en **la certificación obligatoria de eficiencia energética de cada edificio o en la redacción final de las exigencias en el CTE**, no tanto porque vayan a solventar el problema, que entendemos que requerirá de obligatoriedad.

En concreto la certificación BREEAM, en su apartado TRA 03 Modos de transporte alternativos, aporta cifras de requisitos mínimos según el número de habitaciones de la vivienda, así como detalles de su instalación, ubicación o exigencias mínimas de espacio:⁷

⁷ Manual Técnico BREEAM ES Vivienda 2020 | IPC-BREEAM-01-04-2020 | ED.01 | 05/06/2020.

Tabla 20: Número de aparcabicis por vivienda y número de puntos disponibles

Tamaño de las viviendas	1 aparcabicis por cada 2 viviendas	1 aparcabicis por vivienda	2 aparcabicis por vivienda	4 aparcabicis por vivienda
	Puntos disponibles			
Estudios o una habitación	1	2	2	2
2-3 habitaciones	0	1	2	2
4 o más habitaciones	0	0	1	2

Ref.	Término	Descripción
NA01	Ubicación de los aparcabicis	<p>Las bicicletas se pueden almacenar en las siguientes estructuras cerradas:</p> <ul style="list-style-type: none"> — Garajes o cobertizos — Espacios privados, como por ejemplo un trastero — Espacios internos o externos comunitarios — Sistemas exclusivos para tal efecto <p>En el caso de espacios privados, se tiene que demostrar que se pueden realizar las dos funciones con espacio suficiente.</p>
NA02	Exigencias mínimas de espacio	<p>La distancia entre cada bicicleta y las obstrucciones próximas (por ejemplo, una pared) tiene que permitir el almacenaje correcto y que sea accesible. Como mínimo el espacio tiene que ser:</p> <ul style="list-style-type: none"> — Para una bicicleta: 2m de largo x 0,75m de ancho — Para dos bicicletas: 2m de largo x 1,50m de ancho — Para cuatro bicicletas: 2m de largo x 2,50m de ancho — En el caso de sistemas para colgar bicicletas, no hay dimensiones establecidas, pero tienen que permitir que cada bicicleta se puede coger de forma independiente.
NA03	Instalaciones existentes adecuadas y ampliaciones de edificios existentes	<p>Para la evaluación de un nuevo edificio en un emplazamiento existente, en caso de que este disponga de instalaciones adecuadas, se podrán evaluar en relación con este Requisito. El número de instalaciones existentes adecuadas debe ser lo suficientemente elevado como para dar servicio a los usuarios del edificio objeto de la evaluación y al resto de usuarios de cualquier edificio existente.</p>

Ref.	Término	Descripción
NA04	Acceso a los espacios de aparcabicis	<p>El acceso desde el espacio de aparcabicis a la vía pública no podrá ser a través de la residencia (por ejemplo, cuando las bicicletas se guarden en un cobertizo en el jardín trasero de una vivienda con terraza interior, si dicho jardín trasero no dispone de una puerta propia, entonces el espacio no se considerará adecuado).</p> <p>En las viviendas plurifamiliares con zonas comunes, los espacios de aparcabicis comunitarios se deberán ubicar a menos de 100 m de distancia de la puerta delantera o de la entrada principal. En caso de que, por motivos estratégicos ajenos al control del promotor, este espacio de almacenamiento no se pueda situar dentro de la distancia exigida, se podrán contemplar excepciones a esta obligación. Sin embargo, antes de proceder a la concesión de los puntos, se deberá proporcionar información detallada y solicitar la opinión de BREEAM.</p>
NA05	Espacio de almacenamiento dentro de una vivienda	Cuando las bicicletas se vayan a guardar en el interior de una vivienda, el punto no se podrá conceder (excepción hecha de si existe un porche que cuente con una superficie adecuada a los criterios de extensión mínima).
NA06	Bicicletas plegables	La disponibilidad de un espacio dentro de la vivienda dirigido al almacenamiento de bicicletas plegables no servirá para la obtención del punto. En este caso, las bicicletas plegables tendrían un carácter temporal, mientras que la disponibilidad de espacios de aparcabicis constituye una característica permanente.
NA07	Sistema compartido de vehículos	Los sistemas que permiten compartir un vehículo serían válidos, siempre que garanticen disponibilidad y servicio para los usuarios del edificio. Los sistemas P2P, que dependen de que otro usuario realice el mismo trayecto, quedarían fuera del ámbito de este requisito.

Por otro lado, una posible solución complementaria no regulatoria es el establecimiento de **planes de acción, en la administración y en las empresas públicas**, que adelanten en lo posible la disponibilidad de dotaciones de aparcamiento seguro de bicicletas en las edificaciones donde estas vienen desempeñando sus tareas. Es decir, comenzar un plan de acción para que la administración y sus empresas comiencen a liderar públicamente para responder a esta necesidad.

Por último, existirán casos en los que sea imposible, por carencias de espacio o de otro tipo, la inclusión de aparcamiento para bicicletas o ciclos en la propia edificación. Para esos casos, como solución complementaria no regulatoria, es posible implicar **a las entidades locales** para que faciliten a su ciudadanía estos servicios en otras edificaciones, o bien en ubicaciones en la vía pública. A este respecto, cabe señalar las “bicilonjas” instaladas en los Cascos Antiguos de Pamplona o Vitoria, o los “bicihangares” existentes en Logroño o Valladolid como alternativas de resolver el problema sin hacerlo en la propia edificación.