

Nombre y apellido: _____

Está prohibido el uso de documentos y de todo aparato eléctrico.

1. **COMPRESIÓN ESCRITA: Después de leer el texto conteste a las siguientes preguntas: (5 puntos)¹**

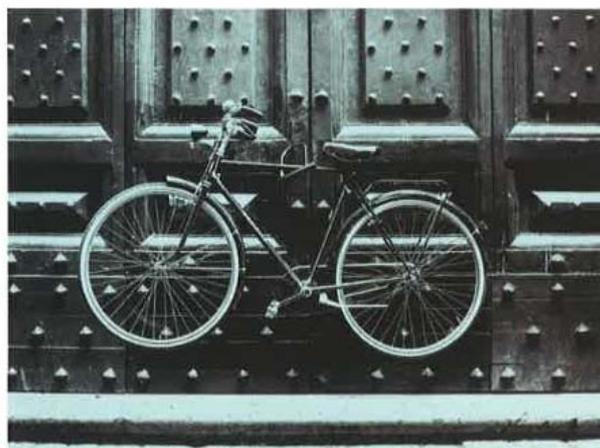


El Paseo del Prado de Madrid se convirtió en una marea de bicicletas de punta a punta. Mujeres y hombres, niños y mayores pedaleaban al ritmo de música de tambores y los globos azules del patrocinador de la Fiesta de la Bici 2016 se elevaban al cielo. Ni un solo coche estorbó la marcha de 14 kilómetros que se celebró el pasado 2 de octubre en Madrid y que es sólo una más de las múltiples actividades en torno a las dos ruedas que se repiten año tras año en muchas ciudades españolas y europeas.

Porque si bien es cierto que en España el peso de la bicicleta ha estado ligado tradicionalmente al deporte, desde hace unos años se abre paso poco a poco también como herramienta de ocio y como alternativa al coche a la hora de desplazarse. Y eso se nota aunque aún estemos muy lejos de otros países europeos que tienen una arraigada tradición ciclista. El mercado ha registrado un aumento significativo. Según el último informe de la Asociación de Marcas y Bicicletas de España (AMBE), en 2015 el sector facturó en nuestro país 1.471 millones de euros, un 8,62% más que el año anterior, cuyo resultado positivo fue a su vez un 6,61% mayor que en 2013.

No es de extrañar si tenemos en cuenta que el estudio de hábitos de consumo del Observatorio Cetelem indica que, en ese mismo 2015, el 59,5% de los españoles tenía bicicleta. Un porcentaje nada despreciable, sobre todo cuando hay usuarios que no sólo tienen una, sino hasta cinco. Es el caso de Pablo González, un auténtico fan. A sus 34 años asegura haber tenido hasta 20 diferentes desde que, con dos años, entró la primera en su vida. A partir de entonces no se ha bajado de la bici y no tiene intención de hacerlo: entre 3.500 y 4.000 euros al año es lo que se gasta este joven afincado en Hoyo de Manzanares (Madrid) en lo que es su mayor *hobby*, hacer deporte y competir subido a las dos ruedas. Él, que se mueve constantemente entre ciclistas, lo ve claro: "Estos últimos años ha habido un *boom* increíble. Tengo amigos que tienen tiendas y no han dejado de vender en época de crisis".

El gasto medio por usuario en 2015 se situaba en 294 euros al año entre vehículos, complementos y equipamiento, una cantidad que, aún estando lejos de lo que gastan verdaderos aficionados como Pablo, permite a los empresarios estar satisfechos. Así se muestra Orbea, una de las marcas del sector con más tradición en nuestro país, cuya facturación ha aumentado desde los 68 millones de euros de 2013 hasta los 75 millones del pasado. Aunque aseguran que las bicicletas de montaña son su producto estrella, destacan la importancia



MEDIO DE TRANSPORTE. A pesar de la cultura de la bicicleta que existe en los países europeos, por el momento en España sólo el 28% de los ciudadanos que tienen una la utiliza habitualmente para desplazarse.

actual de las bicicletas eléctricas, cuya demanda está subiendo sin parar. Tanto que en los primeros seis meses de 2016 han vendido todas las que preveían vender durante todo el año.

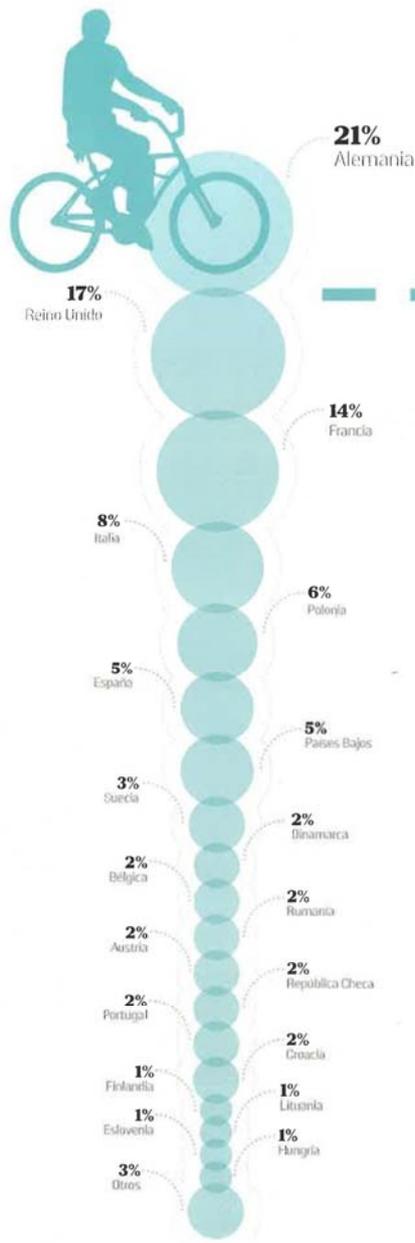
El auge la industria no es sólo positivo para los fabricantes y comerciantes. La generación de trabajo en el sector no para de aumentar en un momento en el que la crisis y el desempleo azotan a casi todos los ámbitos de la sociedad. A 31 de diciembre de 2015, la industria de la bicicleta ocupaba en España a casi 19.000 personas, de las cuales más de 2.100 se habían incorporado a su puesto de trabajo ese mismo año, con un incremento del 12,71% respecto a 2014.

Sin embargo, parece que en un futuro próximo las cosas no resultarán tan fáciles como hasta ahora. Los ajustes no tardarán en llegar, según Carlos Núñez, director general de AMBE, "debido a un crecimiento excesivo de la oferta de material ciclista, de marcas y de tiendas" a raíz del aumento del consumo en los últimos años.

Promover la cultura de las dos ruedas más allá del deporte, fomentando los segmentos de bicicletas urbanas, eléctricas y el cicloturismo es lo que puede ayudar a que el sector continúe en auge en el futuro. Actualmente, de aquellos que tienen bicicleta en España sólo un 28% la utiliza para moverse de forma habitual, muy lejos aún de otros países europeos con mayor cultura ciclista. Lo confirma el informe anual de la Confederación Europea de la Industria de la Bicicleta sobre el sector en Europa. El 21% de las casi 21 millones de bicis comercializadas en el continente a lo largo del año pasado se vendieron en Alemania, lo que sitúa a este mercado a la cabeza de las ventas europeas. Le siguen Gran Bretaña (17%), Francia (14%), Italia (8%) y Polonia (6%). España aparece en el sexto lugar, con un 5% de la cuota europea.

Fabio Martín, de 26 años, pertenece a ese porcentaje que utiliza la bicicleta para moverse por la ciudad de forma habitual.

¹ Recuperado el 06/04/2016 de: http://cincodias.com/cincodias/2015/07/21/sentidos/1437505998_981022.html



Porcentaje de ventas de bicicletas en la UE de los 28 en 2015. www.conbici.es

"Hay que adaptar los planes urbanísticos y el modelo de ciudad a la realidad del futuro, que es de menos coches y más bicis", sostienen desde la DGT

"Me permite optimizar el tiempo", explica este joven murciano. "También es un medio de transporte verde y limpio, y así se lleva un estilo de vida más saludable". Para Fabio, en el hecho de que las bicicletas aún no hayan conquistado las ciudades como medio de desplazamiento tiene mucho que ver la ausencia de las infraestructuras adecuadas y carriles específicos. De acuerdo con él se muestra Manuel Martín, director técnico de la coordinadora ConBici, que aglutina a casi 60 asociaciones de usuarios de bicicleta en España. Las medidas puestas en marcha por la administración pública son todavía insuficientes para este colectivo, que aprueba en general las iniciativas de determinados ayuntamientos pero considera que "las grandes medidas autonómicas y estatales fallan en su conjunto", excepto algunas experiencias como el Plan Andaluz de la Bicicleta, "que se quedó a medio camino" y del que esperan "encuentre de nuevo la buena senda que marcó en sus inicios".

Que esto cambie es el objetivo del Plan Estratégico Estatal de la Bicicleta (PEEB), concebido por la Mesa del sector, formada por las ya mencionadas ConBici y AMBE, además de la Real Federación Española de Ciclismo, la Asociación de Ciclistas Profesionales, la Red de CicloJuristas y la International Mountain Bike Association. La prioridad de este plan consiste en definir las políticas que debería impulsar el Gobierno para promover el uso de la bicicleta dentro de una política global de transporte integral y sostenible. Con este fin, desde el pasado año es la Dirección General de Tráfico la que está coordinando su desarrollo. Pero la falta de un Gobierno estable durante casi un año ha provocado que el proceso se haya estancado. Desde la DGT explicaban a finales de octubre que estaban a la espera de que se formara el nuevo Ejecutivo para presentarle las líneas maestras del plan.

Las iniciativas pasan por la creación de un Observatorio Nacional de la Bicicleta, un plan de infraestructuras, la formalización del grupo interparlamentario por la bicicleta o la aprobación del nuevo reglamento general de circulación. De la misma manera, consideran fundamental la intermodalidad, especialmente entre la bici y el tren, para un correcto y rentable desarrollo del cicloturismo. Y los planes de estímulo para que la infancia y los adultos utilicen este medio para acudir a sus centros de enseñanza y trabajo. La idea, en definitiva, es contemplar este medio de transporte desde todos los ángulos. "Hay que adaptar los planes urbanísticos y el modelo de ciudad a la realidad del futuro, que será de más bicis y menos coches", indica Francisco Javier Villalba, jefe de la Unidad de Ordenación Normativa de la

DGT y Coordinador del PEEB. Cosa que, sin embargo, no será posible sin un cambio de mentalidad que debe pasar por todos: desde los ciudadanos y los empresarios hasta las universidades y las administraciones públicas. De nada servirán las leyes o las medidas aprobadas si la gente no tiene facilidades en su empresa para aparcar la bicicleta, por ejemplo, o los colegios no fomentan el que sus alumnos vayan a clase en este medio de desplazamiento.

Si todo va bien, desde su presentación al Gobierno el plan podría estar implantado en un año. Otra cosa es que determinadas medidas o leyes tardasen un poco más. Pero en la DGT se muestran optimistas: "el tema cada vez está más maduro y los ayuntamientos cada vez más concienciados", asegura Villalba.

LA FUNCIÓN SOCIAL

Para aquellos que defienden el uso en la vida cotidiana, este no es un medio de transporte más. Es un vehículo que cumple una función social porque favorece una ciudad saludable en todos los aspectos: sanitarios, medioambientales, económicos y de sociabilidad. En todos los países desarrollados el uso diario de la

bicicleta está aumentando, tanto en aquellos que están en crisis como en los que están en plena expansión económica. Y por eso también la Comisión Europea lleva tiempo con la mente puesta en esta idea y ha desarrollado diferentes planes y subvenciones para impulsar su uso. De las más conocidas es la iniciativa Civitas, un proyecto que busca soluciones a los retos que plantea la creación de una cultura de la movilidad urbana más sostenible. Según se explica en la página web del proyecto, en Europa el transporte por carretera es el responsable del 40% del dióxido de carbono, mientras que el tráfico urbano emite el 70% de los contaminantes en nuestro entorno. Para cambiar esta realidad se lanzó en 2002 esta iniciativa que ha ayudado a introducir innovaciones y medidas para hacer del transporte algo más respetuoso con el medioambiente en más de 60 áreas metropolitanas europeas, gracias a una inversión de la UE que supera los 200 millones de euros.

Entre las ciudades beneficiadas está Málaga. Allí, y enmarcado dentro de este proyecto europeo, se ha puesto en práctica un plan de movilidad urbana sostenible que incluye una red pública de préstamo de bicicletas para promover el uso de transportes más sostenibles, así como un itinerario obligatorio para limitar y regular la presencia de vehículos pesados en la ciudad.

Otra de las modalidades de ciclismo que aún es muy incipiente en nuestro país y que podría ayudar a mantener el sector es el cicloturismo. Dentro de este concepto existen dos actividades diferentes: una, las grandes pruebas ciclistas de carácter *amateur* que se celebran por toda la geografía española y que han experimentado un gran auge en estos últimos años. La otra es el turismo en bicicleta, que es más familiar y no tiene un carácter deportivo, sino más bien de ocio, con rutas de varios días de duración y con pernoctaciones en estancias adecuadas y especialmente pensadas para el turista que se desplaza en este medio de transporte.

Bajo el punto de vista de la organización ConBici, España, como destino turístico preferido de los ciudadanos europeos,

debe apuntarse a la corriente de atraer el turismo en bicicleta cuanto antes, al tratarse de un sector con amplias perspectivas de crecimiento. Se contabilizan 2.300 millones de desplazamientos cicloturísticos al año y un impacto económico que supera los 44 millones de euros en Europa. Así, se generaría un sector empresarial completo y dinámico que tiene la virtud de ofertar puestos de trabajo y generar riqueza de manera muy distribuida por el territorio.

Con estas perspectivas e iniciativas parece que el futuro está asegurado para la bicicleta, una herramienta que formará parte de nuestro día a día y de nuestro entorno cada vez más, ya sea como opción deportiva, de turismo o de desplazamiento. De momento, y en relación a esta última usabilidad, del 28 de noviembre al 1 de diciembre, está previsto que se celebre en Madrid el Congreso Nacional de Medio Ambiente, donde se pondrá sobre la mesa el PEEB para intentar agilizar su desarrollo y convencer sobre su necesidad en la sociedad del futuro. 🚲

EL FUTURO. El Plan Estatal Estratégico de la Bicicleta tiene como objetivo definir las políticas que debería impulsar el Gobierno para promover el uso de este medio de transporte.

1. ¿Con qué color se identificó la fiesta?

- Verde
- Amarillo.
- Azul.

2. El mal uso de las bicicletas se relaciona con:

- la mala infraestructura y carriles
- la ausencia de carriles y la infraestructura inadecuada
- la falta de infraestructura y de carriles

3. ConBici es un organismo de usuarios de bicicleta

- conformado por 60 asociaciones
- integrado por menos de 60 asociaciones
- que reagrupa a más de 60 asociaciones

4. En España

- solo el Plan Andaluz de la bicicleta tuvo éxito
- ningún programa de bicicletas ha visto el final
- algunas acciones implementadas han sido un fracaso

5. El Plan estratégico Nacional de la Bicicleta

- definirá las políticas para promover el uso de la bicicleta en España
- está a la espera de que se forme el nuevo Ejecutivo que lo presidirá
- no existe

6. El PEEB toma en cuenta

al cicloturismo y los planes de estímulo para que la gente acuda al trabajo y a la escuela en bici

- los nuevos planes de urbanismo y el modelo de las ciudades para utilizar ConBici
- el cambio de mentalidad de la gente para aprobar ConBici.

7. Si la gente no acepta el plan, este

- será un fracaso
- tendrán multas
- deberá pensarse en adaptarlo y hacer conciencia de su beneficio

8. La sociedad en general debe involucrarse y

- los empresarios deben implementar espacios de estacionamiento.
- las escuelas deben prohibir el acceso en auto.
- la ciudadanía debe utilizar la bicicleta y el tren para desplazarse.

	Verdadero	Falso
9. La ciudadanía debe utilizar la bicicleta y el tren para desplazarse.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
10. La bicicleta ayuda a la gente a vivir mejor	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
11. Solo los países desarrollados utilizan la bicicleta como un medio de transporte	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
12. Civitas, es un proyecto exclusivamente para los países europeos	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
13. 60 ciudades se han visto favorecidas por el proyecto Civitas	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
14. Las pruebas ciclistas y el turismo en bicicleta son acciones que ayudan al desarrollo del ciclismo en España	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
15. El cicloturismo es una opción importante para incrementar la derrama económica y turística en el país	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
16. El cicloturismo solo tendrá beneficios en el sector turístico y económico	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
17. El PEEB ha sido ya analizado en el Congreso Nacional	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
18. Alemania es el país que más utiliza bicicletas en Europa	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

2. Leer los textos y relacionar las frases con ellos (3 pts)

A Dinamarca	Cerca de 36% de los residentes de Copenhague va en bicicleta a sus trabajos, gracias al sistema público de bike-sharing. Con 350 km de ciclovías, es una ciudad pionera en el movimiento Cycle Chic , que intenta imponer la bici como una tendencia glamorosa y sustentable (los carriles separan a los ciclistas de los autos con cordones de cemento) y 20 km de bicisendas con una línea gruesa de pintura, establecen el lugar preferencial para bicis. Las bicis se integran a la red de trenes, facilitando un sistema de transportes híbrido. El estacionamiento de bicicletas está planificado, a pesar de haberse visto superado por la demanda de cantidad de espacios. Como solución a ello, en 2008, la Asociación de Ciclistas de Copenhague redactó la guía Bicycling Parking Manual con lineamientos para ayudar a ciclistas y planificadores urbanos a encontrar respuestas a desafíos de este tipo. Se está desarrollando un sistema seguro y placentero de más de 100 km exclusivos y 22 rutas para interconectar diferentes ciudades con las sendas de las bicis y greenways (vías verdes). Hoy, ya cuenta con 41 km desde Copenhague. El neologismo " <i>copenhagénize</i> " describe un modelo para planificar la infraestructura para bicicletas.
B Colombia	En la Amsterdam latinoamericana, un 5% de la población elige este medio de transporte, 350.000 colombianos se mueven en bici en Bogotá en las vías exclusivas para bicicletas "ciclorrutas". Los bogotanos disfrutaban cada domingo, desde 1975, del cierre temporal de carriles en las principales avenidas, que se disponen para que los ciudadanos los utilicen como espacios recreativos y deportivos, en particular para el transporte en bicicleta, en skate o en patín. La ciclovía del fin de semana cuenta con 120 kms y las ciclorrutas proveen 300 km de una red que permite moverse por la ciudad de manera rápida y segura pese a la sinuosidad de las calles.
C Holanda	Hay biciestacionamientos que cuentan con custodia y carriles y señales de tráfico diseñados especialmente para procurar la seguridad del 40% de los ciclistas urbanos. El sistema público de alquiler de bicis se complementa con estaciones en toda la ciudad y una infraestructura que permite trasladarlas en subtes y trenes. La rampa en la Estación Central de tren cuenta con espacio para más de siete mil bicicletas. El último censo del gobierno de Ámsterdam registró 600.000 bicicletas en 2006, y que más del 50% de los viajes son hechos por mujeres.

¿En qué país...?	A Dinamarca	B Colombia	C Holanda	Ninguna
1. Los trenes comparten trayectos con las bicicletas				
2. Está la ciudad con mayor número de usuarios de bicicleta				
3. La red citadina es usada una vez por semana				
4. Los trenes permiten el acceso de bicicletas				
5. La capital está inundada de bicicletas				
6. Rentar una bicicleta es posible en toda la ciudad				
7. Hay más usuarios que biciestacionamientos				
8. Hay resguardo de bicicletas				

II.- FUNCIONAMIENTO DE LA LENGUA:**A. Completar las frases con el verbo entre paréntesis en el tiempo que conviene: (3 pts)**

A la vanguardia de las ciudades de Norteamérica, Montreal (ser) _____ la primera que (incorporar) _____ un sistema público de bicicletas. Hoy, (tener) _____ 400 km de bicisendas, y el sistema (articularse) _____ con la red de transportes de colectivos y trenes. Desde su inicio, la ciudad, (proveer) _____ postes pensados especialmente para (estacionar) _____ bicicletas, señales de tránsito marcadas en las calles y semáforos para los cruces de las bicisendas. Las estaciones para (alquilar) _____ y (cambiar) _____ de bicicleta (encontrarse) _____ a una distancia de 300 metros entre sí.

“Bixi” (ser) _____ el nombre que le (dar) _____ los ciudadanos al *share-biking-system*, y que (ser) _____ administrado por una subsidiaria del gobierno local, (ser) _____ un éxito comercial (exportarse) _____ a Melbourne, Toronto y Londres. El sistema (coordinarse) _____ con energía solar y un sitio web en el que los ciclistas (consultar) _____ kilómetros recorridos y ahorro de emisiones de dióxido de carbono. La ruta verde (ser) _____ una idea desarrollada por la fundación “Vélo Québec” en 1995 y el ministerio de transporte de Québec. Una vez (finalizar) _____, (constar) _____ de 4.000 km que (unir) _____ varias regiones de la provincia. Nosotros (crear) _____ que esta ruta (ser) _____ el modelo que (seguirse) _____ en Dinamarca, Reino Unido, otras greenways en Europa y en los Estados Unidos.

B. Completar con la preposición adecuada: con, por, para, en, desde, de, a (2 pts)

- 1) La ciudad de Curitiba, Brasil, tiene _____ 1992 una planificación bicisenda urbana. _____ 2007, ocupó el tercer puesto mundial _____ las "15 Ciudades Verdes", según la revista estadounidense *Grist*. 120 kms. de bicisenda fueron construidos gracias _____ la idea plan de transporte público del gobierno. Estas vías fueron pensadas _____ que las bicisendas, el paisaje del río y los valles y los ciclistas convivan armoniosamente.
- 2) El ciclismo urbano _____ la versión de Cycle-Chic pelea _____ una tendencia glamorosa y ecológica.

C. Volver a escribir las frases sustituyendo las palabras por pronombres: (1 pts)

- 1) En la ciudad bike friendly, te prestan las bicicletas _____
- 2) Cerca de un 8% de los ciudadanos usan la bici como medio de transporte _____
- 3) Un ciclista y un automovilista comparten las jornadas diarias de transporte.

- 4) La ciudad ofrece bicicletas a bajo costo _____

3. **EXPRESIÓN ESCRITA: (6 pts).** Usted ha recibido el siguiente correo electrónico
Respóndalo con una carta 150 y 180 palabras

Estimado ciudadano (a):

Hoy, nuestro ayuntamiento cambia; por ello, te invitamos a participar en el referéndum de este 20 de enero para que votes y decidas en el nuevo programa “BICI más”; con el cual todo el centro y el casco antiguo será circulado únicamente en bicicleta

Contamos con tu participación.

Atentamente

El H. Ayuntamiento de tu ciudad

diciendo:

- saludar;
- agradecer la invitación y asegurar su participación;
- proponer otras soluciones
- hablar del pro y el contra del programa;
- lo que piensa de los referéndums
- despedirse.