

Att: Excma. Sra, D<sup>a</sup> Teresa Ribera Rodríguez

**Vicepresidenta cuarta del  
Gobierno de España y ministra  
para la Transición Ecológica y  
Reto Demográfico**

ASOCIACIÓN DE MARCAS Y BICICLETAS DE ESPAÑA  
Asociación Inscrita en el Registro Nacional de  
Asociaciones con el N<sup>o</sup> 163075

**Excma. Sra. Vicepresidenta D<sup>a</sup> Teresa Ribera**

AMBE es la asociación empresarial del sector de la bicicleta que reúne a fabricantes, distribuidores e importadores de todo tipo de material relacionado con la bicicleta y el ciclismo. Una asociación que, además, forma parte de la Mesa Española de la Bicicleta junto a la RFEC, la Asociación de Ciclistas Profesionales, la International Mountainbicycling Association España y la Red de Cicloturistas y que, siempre en coordinación con la entidad de usuarios ConBici y la Red de Ciudades por la Bicicleta, viene colaborando muy estrechamente bajo la coordinación de la DGT en la redacción de la Estrategia Estatal de la Bicicleta.

Nos dirigimos a usted, con el ánimo de aportar propuestas e ideas que puedan servirle de sustento o apoyo en su labor de coordinación de iniciativas en favor de una nueva movilidad, ya no sólo sostenible sino también, saludable.

Hemos visto con sumo agrado su decidida apuesta pública por estudiar y analizar qué iniciativas se podrían emprender en favor de la bicicleta como medio de transporte saludable y recomendado, tanto por el Ministerio de Sanidad del Gobierno de España, como por la World Health Organization, además de otros países como Francia o el Ministro Alemán de Salud y el Alcalde de Nueva York, frente al Covid-19, por su conveniencia para mantener las medidas de distanciamiento físico además de potenciar el sistema cardiovascular y el sistema inmune de los ciudadanos que se desplazan en bicicleta a diario. Sin olvidar, como no podía ser de otro modo, los beneficios derivados de la utilización masiva de la bicicleta como medio de transporte sostenible y no contaminante para calidad del aire de nuestras ciudades.

De igual modo, hemos leído atentamente su solicitud a la Federación Española de Municipios y Provincias para que adopten medidas de impulso a la bicicleta en la desescalada de la crisis sanitaria, que aprovechamos para agradecerle y felicitarle, por el respaldo que suponen para el fomento del uso de la bicicleta como medio de transporte.

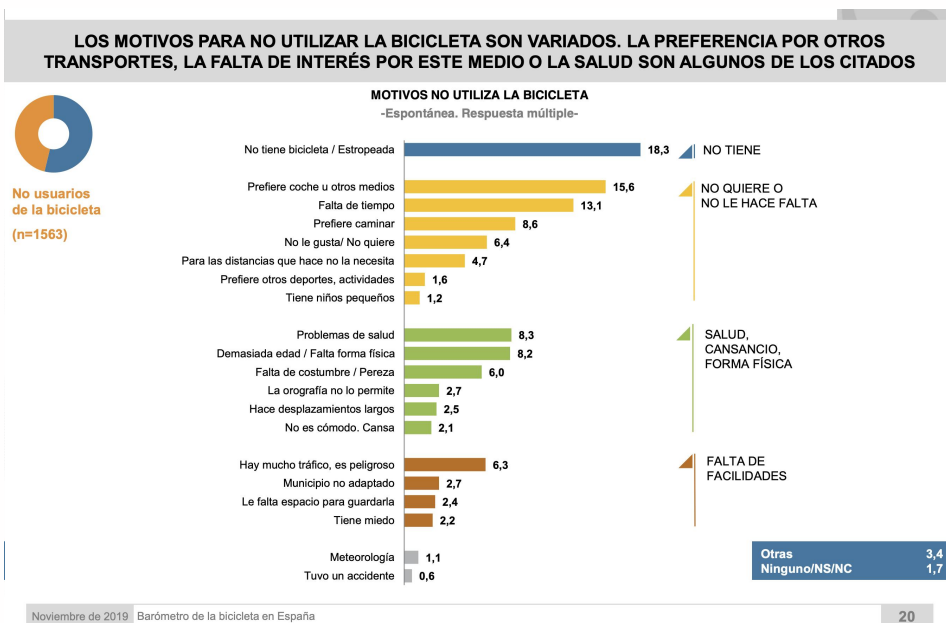
Dicho todo esto, sin embargo, desde nuestra Asociación echamos en falta iniciativas de apoyo algo más concretas por parte del Gobierno de España.

A día de hoy, tras 8 días de apertura de los talleres y tiendas de bicicletas de tamaño inferior a 400m<sup>2</sup>, ya estamos detectando un fortísimo incremento del interés, tanto en la solicitud de servicios de reparación

de bicicletas, como de consultas y compras de bicicletas, principalmente para uso urbano como solución de movilidad. Por tanto, las primeras sensaciones, aún no confirmadas con datos contrastados, pero sí generalizadas en el sector, con que que todas estas iniciativas, recomendaciones y sugerencias, tanto del Gobierno de España como de los Entidades Locales, están produciendo un impacto positivo en el interés por las bicicletas y su uso.

Pero la cuestión, por la cual echamos el falta algunas medidas concretas de impulso viene derivada del tipo de bicicletas que está experimentado la mayor parte de este crecimiento. **Un crecimiento centrado en bicicletas urbanas de primer precio que, desde luego son una magnífica opción pero que, ni contempla todo el espectro de posibles soluciones aportadas por la industria de la bicicleta ni, en concreto, esperamos que suponga un uso masivo de la misma como medio para desplazamientos habituales.**

Entre las diferentes razones que se extraen de todos los estudios realizados hasta la fecha sobre la demanda de bicicletas, como el Barómetro de la Bicicleta de la Red de Ciudades por la Bicicleta - DGT<sup>1</sup> destacan:



- **Un 18,3% de personas que no tienen bicicleta.**
- **Un 29,8% de personas que no la utilizan por motivos de salud, cansancio o falta de forma física.**

Datos que nos llevan, precisamente, a poder plantearles soluciones que puedan reducir o eliminar estos dos principales motivos y, fundamentalmente, el segundo de ellos, más relacionado con la forma física y que le exponemos a continuación.

(1) <https://www.ciudadesporlabicicleta.org/2019/12/10/presentacion-del-barometro-de-la-bicicleta-2019/>

### **Motivación de las propuestas:**

La bicicleta, en nuestro país, al igual que en países vecinos del sur de Europa como Italia y Portugal, está concebida desde siempre como una forma de hacer deporte, muy relacionada con el ciclismo más conocido representado por las 3 Grandes Vueltas (Tour de Francia, Giro de Italia y Vuelta a España).

Un tipo de ciclismo muy relacionado mentalmente con la capacidad de sacrificio y sufrimiento de grandes héroes deportivos como nuestros ilustres Miguel Indurain, Pedro Delgado o Alberto Contador, por citar a los más conocidos. Una estrecha relación muy arraigada en la inmensa mayoría de la población en nuestro país, que determina como resultado de la utilización de la bicicleta, el esfuerzo físico, la sudoración y el sufrimiento ante la ascensión de grandes desniveles.

Este es el motivo que subyace bajo ese tipo de respuestas ante preguntas como las que revelan el citado Barómetro de la Bicicleta: problemas de salud, demasiada edad, orografía, largos desplazamientos y cansancio.

### **La solución:**

En toda Europa, cientos de miles de ciudadanos y ciudadanas, tengan la edad que tengan o tengan la forma física que tengan, ya conocen la solución. **La bicicleta de pedaleo asistido.** En Alemania, por poner un ejemplo, durante 2019 se vendieron 1,4 Millones de bicicletas de pedaleo asistido fundamentalmente de tipología urbana o de trekking - disciplina híbrida que combina los desplazamientos diarios con recorridos lúdicos por pistas y parques los fines de semana - .

### **¿Qué es una bicicleta de pedaleo asistido? El único vehículo eléctrico activo.**

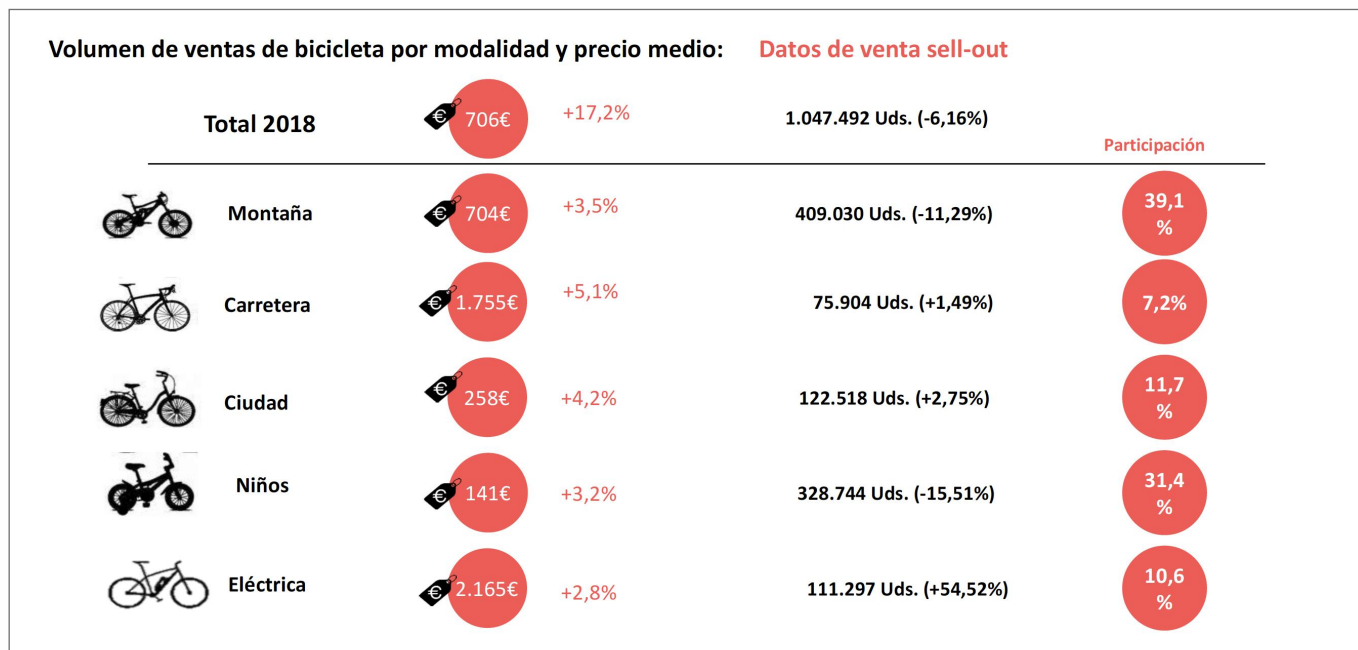
La bicicleta de pedaleo asistido, es una bicicleta dotada con un pequeño motor eléctrico que asiste al ciclista, siempre y sólo siempre que pedalee y que, en todo caso, le asiste hasta una velocidad inferior o igual a 25km/h y sólo hasta alcanzar 250W de potencia.

Un tipo de bicicleta que, por la aportación de esos 250W de potencia, convierte a cualquier persona en capaz de ascender cualquier pendiente, sin realizar un gran esfuerzo, permitiéndole que no se produzca sudoración - otro de los motivos por los que la gente no quiere desplazarse a su trabajo en bicicleta - ni cansancio. Una forma suave, saludable y que, sin dejar de suponer un modo activo de transporte, puesto que siempre se debe pedalear si se quiere recibir la ayuda del pequeño motor eléctrico, convierte los desplazamientos en bicicleta frente a la peor orografía o las más largas distancias, en algo cómodo, sencillo y tremendamente eficaz, además de, obviamente, en un desplazamiento que no emite gases contaminantes, ni contribuye a elevar la contaminación acústica y que, por tanto, ayuda a mantener la calidad del aire, el pacificado del tráfico y la reducción de la siniestralidad derivada del transporte en vehículos a motor.

De este modo, toda política en favor del uso de la bicicleta en los desplazamientos cotidianos, debe contemplar la estimulación de las bicicletas de pedaleo asistido, si de verdad se pretende que el uso de la bicicleta se convierta en masivo, puesto que amplía enormemente el grupo poblacional dispuesto a moverse en bicicleta, sumando personas de más edad y de peor forma física que, además, irán paulatinamente mejorando su estado físico.

## ¿Cómo ampliar el uso de la bicicleta a través de las bicicletas eléctricas?:

Después de conocer las grandes ventajas que aportan las bicicletas de pedaleo asistido y cómo se puede elevar significativamente el uso de la bicicleta a través de las bicicletas eléctricas y su mayor alcance en población de más edad o peor estado de forma, cae por su propio peso que sólo cuentan con un inconveniente, **el precio**.



Fuente: El sector de la bicicleta en cifras 2018. AMBE

El precio medio de las bicicletas eléctricas vendidas en España en 2018 ascendió a 2.165€ (IVA Incluido)

Frente a los 706€ (IVA Incluido) de promedio del total de bicicletas vendidas de todos los tipos y usos.

No obstante, para evaluar cuál es el precio medio de las bicicletas eléctricas en España, no bastan estos datos, puesto que incluyen bicicletas de pedaleo asistido también de montaña o todo terreno cuyo precio hace ascender el promedio ostensiblemente.

Por eso, conviene fijarse en el precio medio de las bicicletas de pedaleo asistido o bicicletas eléctricas exclusivamente de carácter urbano. Datos que si bien no son públicos, AMBE si dispone de esos datos sell-in (ventas de las empresas mayoristas al comercio minorista)

### Bicicletas Eléctricas

Ventas Nacionales

	2017			2018		
	Unidades	Valor (miles €)	Precio M	Unidades	Valor (miles €)	Precio M
MONTAÑA	16.072	33.908 €	2.109,77 €	22.176	47.360 €	2.135,62 €
PASEO / TREKKING	1.338	1.746 €	1.304,59 €	1.588	2.245 €	1.413,90 €
URBANA	3.552	3.472 €	977,60 €	5.059	5.176 €	1.023,15 €
CARRETERA	377	473 €	1.255,63 €	876	1.915 €	2.185,81 €
<b>TOTAL</b>	<b>21.339</b>	<b>39.600 €</b>	<b>1.855,73 €</b>	<b>29.699</b>	<b>56.696 €</b>	<b>1.909,01 €</b>

**Precio medio sell-in  
Bicicletas eléctricas urbanas: 1.023€ (IVA NO incluido)**

**Sell-out: 1.739€**

## **Estimulación de la demanda de bicicletas eléctricas.**

Igual que ocurre en el resto de vehículos eléctricos, el precio sigue siendo uno de los principales, sino el único, de los grandes impedimentos para la generalización de su compra y utilización. Y, por tanto, también la bicicleta eléctrica necesita de medidas de estímulo de la demanda que puedan hacer más accesible este tipo de bicicletas a todo tipo de personas.

Son diversas las fórmulas empleadas por nuestros países vecinos de la EU para estimular su demanda y, en consecuencia, desde AMBE queremos poner a disposición del Ministerio de Transición Ecológica y Reto Demográfico dichas fórmulas, para que desde el Gobierno de España se pueda analizar la adecuación de cada una de ellas a la realidad de nuestro país.

## **Políticas de estímulo de la demanda:**

### **A.- SUBVENCIÓN DIRECTA**

---

- I. **Subvención directa a la compra por parte de la ciudadanía:** una fórmula que ya ha sido empleada en nuestro país, tanto a nivel estatal como a nivel de Comunidades Autónomas o incluso supramunicipales.
  1. **Planes PIMA AIRE 2013-2015.** Tanto en el Plan PIMA AIRE 2, como en el 3 y el 4, en primer lugar, el Ministerio de Medio Ambiente y a continuación el Ministerio de Industria del Gobierno de España ya incluyó la compra de bicicletas eléctricas, entre otros vehículos de energías alternativas, que eran susceptibles de ser subvencionados, con 250€ para el caso de la bicicleta eléctrica.
  2. **Ente Vasco de la Energía.** También este Organismo del Gobierno Vasco estuvo subvencionando al comprador de bicicletas eléctricas con un importe de 250€ por cada una.
  3. **Área Metropolitana de Barcelona.** Por último, también la AMB ha subvencionado en diferentes programas y fechas la compra de bicicletas eléctricas urbanas con una cantidad de 200€ por unidad y comprador.

Este tipo de políticas han sido ampliamente sugeridas por nuestra Asociación al IDAE, si bien siempre hemos recibido como respuesta que hacerlo por este vía, corren el riesgo de subvencionar la compra de bicicletas eléctricas destinadas para otros usos como las bicicletas eléctricas de montaña y no para su uso como medio de transporte habitual en las ciudades.

No obstante, la experiencia del AMB, ya ha demostrado que se pueden aplicar políticas dirigidas exclusivamente a bicicletas eléctricas catalogadas por los propios fabricantes como bicicletas urbanas o híbridas y, en este sentido, la Asociación de Marcas y Bicicletas de España ofrece toda su colaboración al Gobierno de España para definir conjuntamente un programa que sólo beneficie a este tipo de bicicletas.

---

En una primera estimación, sabiendo que en España se venden al cabo del año cerca de 150.000 bicicletas urbanas y que, además, se venden otras 150.000 bicicletas eléctricas de las cuales, un 20% hasta ahora son bicicletas eléctricas urbanas ( 30.000 Uds.) , se podría alcanzar con este tipo de políticas un incremento del 100% lo que supondría, **con una subvención de 250€ por bicicleta un monto total de 7,5M de Euros.**

---

## B.- IVA REDUCIDO

---

### I. IVA reducido para las bicicletas de pedaleo asistido.

Esta es una experiencia que no se ha puesto en marcha en nuestro país con anterioridad, si bien por ejemplo Bélgica o Portugal si están estudiando esta opción no ya sólo para las bicicletas eléctricas, sino incluso para todo tipo de bicicletas por su aportación a la salud, al medio ambiente, a la sostenibilidad y calidad del aire. Una experiencia que, si bien hasta ahora, parecía difícil de implantar por las Directivas EU, en el actual contexto de flexibilización de políticas fiscales, está cobrando un nuevo sentido.

En nuestro país, pasar del Tipo de IVA general del 21% al Tipo reducido del 10% supondría, por categoría de bicicletas:

150.000 bicicletas eléctricas con un precio medio de 2.165€ (IVA Incluido)	<b>26,8M de €</b>
150.000 bicicletas urbanas convencionales de 258€ (IVA Incluido)	<b>3,2M de €</b>
400.000 bicicletas de montaña de 704€ (IVA Incluido)	23,2M de €
75.000 bicicletas de carretera de 1.755€ (IVA Incluido)	10,8M de €
330.000 bicicletas de niño de 141€ (IVA Incluido)	3,8M de €

### **Reducción de IVA al 10% tipo reducido**

**67,8M de €**

La reducción del tipo de IVA general del 21% a un Tipo de IVA reducido del 10% supondría una reducción de recaudación de 67,8 Millones de €, si se aplicara a todo tipo de bicicletas.

## C.- RETRIBUCIÓN FLEXIBLE EXENTA DE IRPF

---

Una excelente experiencia, desarrollada desde hace años en Reino Unido, es la consideración de la compra de bicicletas para desplazarse a trabajar, como retribución flexible exenta de IRPF<sup>2</sup>. Un sistema que se centra en la obtención de un beneficio concreto y directo para todas aquellas personas que quieran adquirir una bicicleta para ir a su trabajo y que lo hacen a través de su empleador.

### ¿Cómo funciona?

- El trabajador decide desplazarse a su trabajo en bicicleta y se lo comunica a su empleador.
- El trabajador escoge una bicicleta adecuada para sus desplazamientos diarios, dentro de la red de tiendas adscrita al sistema.
- El empleador le facilita un bono a su empleado para que adquiera dicha bicicleta y paga por él dicha bicicleta a la tienda adscrita.
- El empleador incluye el pago de la bicicleta escogida para ir a trabajar dentro de la retribución flexible del empleado como parte de su salario en especie anual o, si el empleado lo prefiere, paga el coste de la bicicleta en 12 descuentos de su nómina.
- La cuantía pagada por la empresa como retribución flexible estará exenta de IRPF.

---

(2) <https://www.cyclescheme.co.uk>

## ¿Qué beneficios tiene?

**Para el empleado:** es un sistema fácil y cómodo, puesto que no tiene que hacer un desembolso directo por la compra de su bicicleta para ir a trabajar. Su empleador le descontará el importe de la compra de su nómina en 12 meses o lo considerará parte de su retribución en especie.

**Para el empleador:** incluye un incentivo más dentro de su sistema de retribución como un argumento más para retener el talento, gestionar su equipo y reforzar su compromiso con la movilidad de sus empleados, potenciando su Responsabilidad Social Corporativa.

**Para el Gobierno:** uno de los principales inconvenientes de otras opciones, como la subvención a la compra o la reducción del IVA, es que son medidas con las que no es fácil discriminar que la ayuda se destine sólo para aquellos casos en los que la bicicleta sea utilizada para los desplazamientos obligados por motivos laborales.

Con este sistema, el empleador es quien está en mejor posición para conocer si su empleado utiliza la bicicleta frecuentemente para sus desplazamientos y, por tanto, la Administración puede así asegurar de una forma mucho más precisa el destino final de la medida.

Por otro lado, desde un punto de vista de la responsabilidad compartida del fomento de la movilidad saludable y sostenible para los desplazamientos laborales, hasta la fecha los principales esfuerzos provienen de las Administraciones Públicas, quienes desarrollan Planes de Movilidad, proyectan y construyen infraestructuras específicas, implementan planes de promoción y concienciación, ... Pero, lo cierto es que, hasta que el sistema no sea capaz de incorporar a esta labor a las Empresas haciéndolas ver su responsabilidad en la promoción necesaria de la la movilidad saludable y sostenible, no se lograrán los éxitos que los esfuerzos de las Administraciones Públicas se merecen.

## Evaluación de costes de la medida:

- **Tipo medio de IRPF en España: 18%**
- **Nº de bicicletas vendidas a través del sistema al año : 180.000 bicicletas**
  - A. 150.000 bicicletas urbanas con un precio medio de 258€
  - B. 30.000 bicicletas urbanas eléctricas con un precio medio de 1.739€
- **Precio medio de las 180.000 bicicletas del sistema: 504,83€**

**Coste por exención de IRPF (18%) de las 180.000 bicicletas del sistema: 16,3M de €**



## RESUMEN EJECUTIVO

---

Un crecimiento del uso de la bicicleta como medio de transporte centrado en bicicletas urbanas de primer precio, siendo una magnífica opción, no contempla todo el espectro de posibles soluciones aportadas por la industria de la bicicleta ni, en concreto, esperamos que suponga un uso masivo de la misma como medio para desplazamientos habituales, por el principal argumento de la población para no usar la bicicleta: **la condición física, la fatiga o cansancio y la orografía.**

Toda política en favor del uso de la bicicleta en los desplazamientos cotidianos, **debe contemplar la estimulación de las bicicletas de pedaleo asistido, si de verdad se pretende que el uso de la bicicleta se convierta en masivo**, puesto que amplía enormemente el grupo poblacional dispuesto a moverse en bicicleta, sumando personas de más edad y de peor forma física que, además, irán paulatinamente mejorando su estado físico.

Por otro lado, desde un punto de vista de la responsabilidad compartida del fomento de la movilidad saludable y sostenible para los desplazamientos laborales, hasta la fecha los principales esfuerzos provienen de las Administraciones Públicas, quienes desarrollan Planes de Movilidad, proyectan y construyen infraestructuras específicas, implementan planes de promoción y concienciación, ... Pero, lo cierto es que, **hasta que el sistema no sea capaz de incorporar a esta labor a las Empresas haciéndolas ver su responsabilidad en la promoción necesaria de la la movilidad saludable y sostenible, no se lograrán los éxitos que los esfuerzos de las Administraciones Públicas se merecen.**

### Medidas de estímulo de la demanda:

- |   |                        |
|---|------------------------|
| I. Subvención de 250€ directa a la compra de bicicletas eléctricas: | <b>7,5 Millones €</b>  |
| II. Tipo reducido de IVA del 10% para todo tipo de bicicletas:      | <b>67,8 Millones €</b> |
| III. Bicicleta para ir al trabajo exenta de IRPF:                   | <b>16,3 Millones €</b> |

### Otras medidas de estímulo:

**FRANCIA. Coup de Pouce Veló:** El Gobierno francés ha aprobado este programa, dotado con **20 Millones de Euros**, mediante el cual cada persona obtiene un bono de 50€ para reparar su bicicleta en los talleres y tiendas de bicicletas. De tal manera que con esta mediada se estimula la utilización y puesta a punto de cientos de miles de bicicletas para ser usadas de forma inmediata en los desplazamiento habituales.

**ITALIA. Bono de 500€ para la compra de bicicletas.** El Gobierno italiano, ha puesto en marcha otorgar a cada ciudadano un bono de 500€ destinado a ayudar a la compra de bicicletas para comenzar a ser utilizadas como medio de transporte habitual y, de esta manera, reducir la previsible utilización del vehículo privado a motor, en lugar del transporte público.



## RESUMEN EJECUTIVO

---

### **Apoyo con medidas de estímulo de la oferta:**

Por otro lado, estas medidas, deberían ser complementadas por medidas de estímulo de la oferta. Medidas como los actuales **Planes de Transporte del IDAE** que incluyen ayudas públicas para aquellas empresas que quieren fomentar el uso de la bicicleta entre sus empleados, con la instalación de plazas de parking seguro para bicicletas, compra de flotas de bicicletas para sus empleados, campañas de concienciación y educación en el entorno laboral, así como contratación de consultorías de movilidad ciclistas que forman y asesoran a los empleados para comenzar a desplazarse en bicicleta. **Planes de Transporte que deberían recibir una mayor dotación, así como un mayor protagonismo para la bicicleta, con un Plan específico de movilidad ciclista al trabajo.**

Medidas que, por otro lado, deberían venir **acompañadas de fondos destinados a las Entidades Locales para poner en marcha planes de actuación, tanto provisionales como definitivos**, para el fomento del uso de la bicicleta, tales como: ampliación de servicios públicos de bicicleta, implantación temporal o permanente de infraestructuras ciclistas específicas... y en general todas aquellas recomendaciones que ha emitido la Red de Ciudades por la Bicicleta<sup>3</sup>.

### **De la táctica a la estrategia:**

Nos encontramos en una situación nueva, llena de incertidumbres, con grandes amenazas, pero llena también de oportunidades. La utilización masiva de la bicicleta en nuestras ciudades es una de esas oportunidades ante la principal amenaza para la movilidad del abandono del transporte público y la utilización del vehículo privado a motor, con todos los gravísimos perjuicios que esto acarrearía.

De ahí que convenga la implantación de medidas tácticas provisionales para reforzar, tanto la oferta de movilidad ciclista, como el impulso de su demanda.

Sin embargo, no podemos olvidar que, al compararnos con nuestros vecinos europeos, España lleva, seguramente, décadas de atraso en lo que la utilización como medio de transporte de la bicicleta se refiere. Por este motivo, desde el año 2015, la Administración General del Estado, ha venido desarrollando un ingente trabajo de coordinación inter-territorial e inter-ministerial, con aportación de cientos de expertos de la sociedad civil, así como con la participación de numerosos técnicos de las Administraciones Autonómicas y Locales, de redacción de una **Estrategia Estatal de la Bicicleta**, bajo la coordinación de la DGT.

Una Estrategia que, en estos momentos, se encuentra perfectamente definida, a falta sólo de un último e imprescindible impulso político por parte del Gobierno de España, que debería, en primer lugar, determinar que departamento del Gobierno debería liderarla y, en segundo término, definir con qué recursos contará dicha Estrategia para el periodo temporal definido para los primeros 5 años de desarrollo de sus más de 25 herramientas de fomento de la bicicleta como medio de transporte, forma de hacer deporte, ocio e, incluso, forma de hacer turismo - un turismo de interior y de naturaleza, alejado de grandes aglomeraciones que tan necesario resulta en el contexto mundial actual -.

**Por lo que, es justo el momento, de que dicha Estrategia Estatal de la Bicicleta reciba ese espaldarazo definitivo por parte del Gobierno de España.**

Por todo lo anterior, desde la Asociación de Marcas y Bicicletas de España, le solicitamos en nombre de todo el sector económico que representamos, con un volumen total de negocio anual superior a mil setecientos millones de Euros anuales y un número total de trabajadores de más de 22.000 personas en toda España<sup>3</sup>, que como Vicepresidenta Cuarta y Ministra para la Transición Ecológica y Reto Demográfico, promueva la aprobación de medidas de estímulo de la demanda de bicicletas eléctricas con el fin de extender y hacer masivo su uso, precisamente entre aquellas personas que más lo necesitan o a las que más conviene, aquellas con baja forma física o menos costumbre de usar la bicicleta o que, aún a día de hoy ven imposible desplazarse en bicicleta por la orografía de sus ciudades, por la fatiga o cansancio que perciben relacionada con la bicicleta y que, además, lo haga embarcando en un nuevo tipo de movilidad, saludable y sostenible, al tejido empresarial español.

Y, en consecuencia, quedamos a la espera de sus consideraciones al respecto y, aprovechamos la ocasión para ponernos a su disposición, para trabajar conjuntamente con su equipo en el diseño, planificación y ejecución de estas medidas que, contando con la necesaria aprobación del Ministerio de Hacienda Y función Pública, muy posiblemente podría contar con la coordinación del IDAE bajo su supervisión.

Sin otro particular, le saludamos cordialmente.

En Madrid, a 12 de mayo de 2020



Firmado:

Íñigo Isasa Seco

Presidente

Asociación AMBE

Contacto:  
Carlos Núñez González  
Secretario General  
Asociación AMBE  
[carlos@asociacionambe.es](mailto:carlos@asociacionambe.es)  
Teléfono: 91 667 31 65  
Móvil: 655 824 085