



CONAMA10
CONGRESO NACIONAL
DEL MEDIO AMBIENTE

COMUNICACIÓN TÉCNICA

La Bicicleta en el programa de gobierno de los municipios, 10 propuestas de futuro.

Autor: *Xavier Corominas Mainegre*

Institución: Red de Ciudades por la Bicicleta

e-mail: info@fundacionecabv.org

RESUMEN

El 21 de septiembre en la reunión de la Junta Directiva (abierta) que tendrá lugar en Murcia, la Red de Ciudades por la Bicicleta (RCxB) iniciará un proceso de debate en el cual cada uno de los miembros que integran la asociación propondrán iniciativas entorno a políticas favorables de impulso de la bicicleta. Estas ideas están encaminadas a la elaboración de propuestas para los programas de gobierno de los municipios. Algunos de los temas en los que se profundizará, son los siguientes: - Bicicleta Pública - Registro Nacional de Bicicletas - Pedelec - Cicloturismo - Plan Interministerial - Infraestructuras urbanas

Palabras Clave: movilidad;bicicleta;pedelec;infraestructuras;transporte;sostenibilidad

- 1. Ninguna ciudad sin un plan ciclable**
- 2. Más bicicletas en la ciudad**
- 3. Establecer una Mesa de Diálogo**
- 4. Crear un parque de bicicletas municipales para uso del personal y de los cargos públicos municipales de la Administración**
- 5. Apoyar la creación de un Registro Nacional de Bicicletas**
- 6. Introducir y generalizar los doble sentido de circulación para bicicletas**
- 7. Aumentar la periodicidad del Día de la Bicicleta anual y convertirla en semestral, mensual o dominical**
- 8. Avanzar en las políticas de pacificación del tráfico motorizado**
- 9. Implantar en la medida de las posibilidades, de cada caso concreto, el acceso de las bicicletas en los autobuses y tranvías**
- 10. Poner a disposición del ciudadano puntos de recarga para las baterías de las bicicletas eléctricas repartidos en distintos lugares de las ciudades**

Durante muchos años la bicicleta y las políticas para su promoción han sido obviadas en los programas de gobierno de los municipios.

Con estas propuestas pretendemos abrir un debate que sea útil para la implantación de la bicicleta en las ciudades. Al mismo tiempo sugerimos 10 puntos de arranque y mejora para las políticas favorables a la bicicleta a fin de que puedan ser una línea de consenso y de compromiso en los programas de gobierno de los municipios.

Muchos municipios han implementado algunas de estas propuestas y puede incluso que los hayan superado, pero así aún queda mucho trabajo por hacer y muchas decisiones que tomar. Con estos diez puntos pretendemos facilitar ambas cosas.

1. Ninguna ciudad sin un plan ciclable

Para que las ciudades españolas avancen hacia políticas favorables a la movilidad sostenible, es preciso que cuenten con un plan que sienta las bases de las prácticas a realizar. Es preciso se contemplan iniciativas encaminadas a hacer de nuestras ciudades lugares seguros y fáciles para el uso de la bicicleta y el caminar.

Todo ello puede y debe surgir de elementos de planificación estratégica y de los Planes Generales de Ordenación Urbana. La inclusión de planes de movilidad sostenible y/o planes ciclables que hayan sido elaborados pensando en el beneficio que aporta a la ciudad la promoción de la bicicleta y el caminar son imprescindibles para desarrollar infraestructuras ciclables o zonas de tráfico calmado, además de disponer de una señalización específica y de elementos necesarios como aparcamientos seguros.

2. Más bicicletas en la ciudad

La mejor política para el desarrollo de la bicicleta es que la presencia y visualización de este vehículo sea un hecho que goce de total normalidad. Por ello todas las acciones encaminadas a favorecer la presencia de las bicicletas en la ciudad son bienvenidas y una buena práctica que muchos municipios ya han puesto en marcha.

Las bicicletas de uso compartido, los sistemas de bicicleta públicas, son un elemento de primer orden para el objetivo propuesto. Buena muestra de ello es el éxito que han tenido las distintas experiencias que se han dado en este sentido en nuestro país. Asimismo existen otras formas como puede ser la subvención para la adquisición de bicicletas de uso privado o el lanzamiento de aparcamientos cerrados y seguros. Los caminos escolares seguros y el desarrollo de programas como el *Bike To Work* son también iniciativas a promover que van ligadas a un mayor desarrollo y presencia de la bici en la ciudad.

3. Establecer una Mesa de Diálogo

Con el objetivo de unir esfuerzos y establecer sinergias entre distintos organismos relacionados con la bicicleta como representantes de la administración pública, entes de transporte, asociaciones de usuarios, comerciantes, fabricantes, federaciones, clubes ciclistas. Esta Mesa de Diálogo entorno a la bicicleta estaría coordinada por una entidad que ejerciera como secretaría técnica convocando reuniones periódicas.

Las principales aspiraciones de ésta Mesa serían promover la reflexión y la acción en el campo de la bicicleta, haciendo un seguimiento de las acciones surgidas de cada uno de los miembros de la misma, apoyando a las acciones que en el ámbito de la movilidad en bicicleta se desarrollen en el territorio, promover la sensibilidad social sobre el uso de la bici como medio de transporte de uso cotidiano, ofrecer un espacio de debate, promocionar y desarrollar eventos y actividades relacionadas.

4. Crear un parque de bicicletas municipales para uso del personal y de los cargos públicos municipales de la Administración

El contexto social y medioambiental en el que vivimos nos obliga a actuar de una forma sostenible, tanto en lo que se refiere a lo económico como a lo ecológico. Es por ello que en este sentido la administración pública debe dar ejemplo y potenciar que sus trabajadores se desplacen al lugar de trabajo en bicicleta.

Por ello es preciso poner a su disposición un parque de bicicletas, práctica que se está llevando a cabo desde hace un tiempo en algunas instituciones como universidades y ayuntamientos. Quizás así algún día podamos ver a cargos institucionales y a autoridades desplazarse en sus bicicletas a modo de “vehículo oficial”. Esto que nos parece una utopía es una práctica común en algunos países de larga tradición ciclista.

5. Apoyar la creación de un Registro Nacional de Bicicletas

Tal y como muestran los resultados del 1º y 2º Barómetro de la Bicicleta (julio de 2009 y 2010, GESOP), uno de los principales motivos que disuaden a los ciudadanos de usar la bicicleta son los robos. En esta línea es preciso crear un Registro Nacional de Bicicletas, de modo que si se localiza una bicicleta robada sea más fácil localizar a su propietario.

Ciertas actuaciones de las distintas Policías Municipales conllevan la retirada de las bicicletas de la vía pública, bicicletas que terminan en el depósito municipal de vehículos con las consecuencias que eso conlleva. Si se impulsa un sistema *on line* que actúe a modo de base de datos en el que se puedan introducir datos relativos a la bicicleta como color, marca, número de bastidor, año de compra, modelo, fotografía, etc.

Este sistema permitiría disponer de una base de datos del parque de bicicletas de un municipio determinado con información detallada acerca de sus características e incluyendo una fotografía de la bici. Asimismo serviría para visualizar las bicicletas de los depósitos municipales optimizando además el espacio de los mismos. El Registro Nacional de Bicicletas es una práctica conocida en otros países como Holanda donde su implantación ha facilitado en gran medida la recuperación de bicicletas sustraídas, retiradas, robadas o perdidas por parte de sus propietarios. Otro aspecto a destacar en positivo es que significaría la implicación de las Policías Municipales en temas que atañen a la bicicleta.

6. Introducir y generalizar los doble sentido de circulación para bicicletas

El doble sentido de circulación es una práctica cada vez más extendida en las ciudades europeas, como es el caso de Francia, que en su *Code de la Rue* permite que los ciclistas puedan circular en ambos sentidos dentro de las calles señalizadas como Zonas 30, zonas peatonales y *Zones de Rencontre*.

El objetivo fundamental de la aplicación de este doble sentido de circulación es, en definitiva, promover los desplazamientos en bicicleta por la ciudad ya que permiten acortar las distancias que deben recorrer los ciclistas a la vez que contribuyen a la moderación del tráfico, mejoraría la calidad ambiental (reduciría la velocidad de los vehículos motorizados en ciudad y potenciaría el uso de la bicicleta, reduciendo las emisiones contaminantes) y a la mejora de la seguridad vial (dado que se hay una mejor visualización mutua entre ciclistas y automovilistas).

Cabe destacar que la implantación del doble sentido de circulación en nuestras ciudades no requeriría de una inversión económica demasiado cuantiosa ya que se aprovecharían infraestructuras existentes posibilitando su rápida implantación.

7. Aumentar la periodicidad del Día de la Bicicleta anual y convertirla en semestral, mensual o dominical

De todos es sabido el creciente interés tanto social como a nivel político por la bicicleta así como la larga tradición que tiene en países como Holanda y Dinamarca, con altísimas cuotas modales. Aún así y pese a las buenas prácticas que se vienen desarrollando en nuestro país en los últimos años y a la alta popularidad de la bicicleta en la movilidad cotidiana (en parte gracias a la implantación de la bicicleta pública), este medio de transporte sigue considerándose como un vehículo menor, más un elemento de ocio o deporte que un elemento de movilidad.

Por ello sería conveniente, ya no tanto concienciar a la población de los beneficios que aporta su uso regular en cuanto al medio ambiente, a la salud y a la descongestión del tráfico; sino a mostrarles y demostrarles que circular en las ciudades es, no sólo posible, sino eficaz y eficiente. Una buena forma de potenciar esto es a través de la organización de actividades populares tales como la Ciclovía o el Día de la Bicicleta. En ambos casos la idea es la de centrar la atención mediática y social en la bicicleta, en unos actos lúdico festivos.

La Ciclovía, práctica muy extendida en América en ciudades como Bogotá (Colombia), Quito (Ecuador) o Guadalajara (México), consiste en cerrar algunas calles al tráfico motorizado, convirtiendo el espacio urbano por unas horas en un lugar libre de contaminación y apto para realizar actividades de todo tipo (patinar, ir en bici, etc) en familia.

8. Avanzar en las políticas de pacificación del tráfico motorizado

Una ciudad amable con los ciudadanos es aquella en la que es posible desplazarse de una forma sostenible, ya sea a pie o en bicicleta puesto que esto conlleva la reducción de los niveles de ruido y de las emisiones de dióxido de carbono. Para conseguir este objetivo es necesario, en primer lugar, introducir y atorgar un papel relevante a los ciclistas y a los peatones en los planes urbanísticos.

La bicicleta es una herramienta eficiente para ir de un punto a otro de la ciudad y por este motivo acostumbra a liderar las primeras posiciones en las cursas de transportes. La eficiencia es un motivo de peso, pero no es suficiente para muchos. Para conseguir que haya más ciclistas en nuestras calles es preciso poner a su servicio infraestructuras y habilitar zonas para que se sientan seguros a la hora de circular y de desplazarse en el ámbito urbano. En este sentido se deberían promover las Zonas 30 o ciclables ya que aportan numerosas ventajas. En primer lugar, al reducirse la velocidad las calles se convierten en lugares más seguros para los viandantes y los usuarios de la bicicleta.

9. Implantar en la medida de las posibilidades, de cada caso concreto, el acceso de las bicicletas en los autobuses y tranvías

La intermodalidad es una de las asignaturas pendientes en este país. Si bien es cierto que es posible subir la bicicleta en algunas líneas de autobús, tranvía, metro o ferrocarriles de ciertas ciudades, hay que matizar que no es una práctica demasiado extendida y, en muchos casos, tiene limitaciones (en número admitido de bicicletas, horarios, lugares donde dejarlas). Esas limitaciones unidas a la falta de comunicación e

información de las normativas conllevan que el usuario de la bicicleta acabe por no hacer uso de ese servicio.

Combinar el uso de un transporte público con el de la bicicleta es una mezcla casi perfecta, es rápido, ambientalmente responsable y flexible. Los cambios en las tendencias sociales y en el tejido urbanístico de las ciudades hacen que los desplazamientos al lugar de trabajo obliguen, en muchas ocasiones a recorrer largas distancias. En Copenhagen, por ejemplo, la compañía de trenes *S-train* permite a sus usuarios subir las bicicletas al tren, sin pagar ningún suplemento. Cada tren dispone de diversos convoyes señalizados con una bicicleta y equipados para poder viajar con la bicicleta (quedan sujetas de forma ágil y sencilla a unos soportes que hay en el suelo y se puede viajar junto a ellas, teniéndolas vigiladas en todo momento). Por todo ello subir las bicicletas al tren es algo habitual como demuestra la cifra de 2.000.000 (los pasajeros que suben la bici al tren cada año).

10. Poner a disposición del ciudadano puntos de recarga para las baterías de las bicicletas eléctricas repartidos en distintos lugares de las ciudades

Ni todos los usuarios de la bicicleta son iguales ni todas las ciudades son semejantes. Esto que parece una obviedad, es algo a tener en cuenta a la hora de explicar el auge de las bicicletas eléctricas de pedaleo asistida. Las condiciones físicas de algunas personas (movilidad reducida, edad) y la orografía de algunas ciudades (pendientes importantes) hacen que la movilidad en bicicleta sea a veces complicada. En estos casos el uso de una bicicleta eléctrica de pedaleo asistido posibilita hacer frente a estas dificultades. El problema es que no hay que olvidar que una bicicleta de estas características necesita de una batería, una batería que, a su vez, necesita estar cargada. Es por ello que sería importantísimo para el despliegue definitivo de estas bicicletas en nuestro país que los Ayuntamientos instalaran puntos de recarga en las ciudades y los pusieran al servicio de los ciudadanos.